

Mémoire de licence
Présenté à la Faculté des Lettres de l'Université de Fribourg (Suisse)
Chaire d'Histoire contemporaine
Prof. ord. M. Francis Python

***Le val d'Hérens face
au défi touristique
hivernal
(1960-2000)***

Un essor tardif jalonné d'obstacles

Didier Mayoraz
Héremence

Septembre 2003

Médiathèque VS Mediathek



1010659877

TR 12.356

(2)



05/1311

Préambule

Il est d'usage avant toute recherche d'une ampleur conséquente, de remercier les personnes sans qui cette dernière n'aurait connu son aboutissement. Les premières me venant à l'esprit, sont MM. Francis Python et Claude Hauser de la Chaire d'Histoire contemporaine de l'Université de Fribourg, qui ont assuré le suivi de mon travail, m'indiquant le chemin à suivre parmi les méandres des archives hérensardes. Leur appui, leurs critiques constructives et leurs précieux conseils furent indispensables à l'achèvement de ma recherche. Qu'ils soient sincèrement remerciés.

J'aimerais également transmettre ma gratitude à toutes les personnes, présidents de communes, responsables des sociétés de remontées mécaniques, secrétaires communales qui m'ont accordé une parcelle de leur précieux temps pour répondre à mes interrogations qui m'ont gracieusement mis à disposition leurs archives. Un merci particulier également au personnel de la Médiathèque Valais à Sion qui m'a aidé dans la recherche de documents et la manipulation de machines.

Merci également à toute ma famille et à mes amis, qui ont su me distraire lors de ces moments de loisirs et me soutenir durant les périodes de doute. Enfin, je m'en voudrais d'oublier celle qui a le plus supporté ma mauvaise humeur durant ces derniers mois, mon amie Joëlle qui, par ses nombreux messages d'encouragement et sa présence à mes côtés, est parvenue à apaiser mes tensions et à me redonner confiance.

Ces remerciements terminés, je livre au lecteur et à son appréciation la somme de plus d'une année de réflexions sur ce coin de pays que j'aime tant...

Introduction

Choix et délimitation du sujet

Mu par la volonté d'approfondir un aspect de l'histoire valaisanne pour notre mémoire de licence, nous concentrons nos recherches sur le développement économique du val d'Hérens, dont nous désirions mettre en exergue les étapes marquantes et les particularités le caractérisant. Devant l'ampleur de la tâche et la difficulté de nous distancier des ouvrages existants, nous dûmes nous résoudre à restreindre notre champ d'étude. Trois possibilités s'offraient alors à nous. Explorer l'histoire de la population de cette vallée valaisanne sous les angles agricoles, industriels ou touristiques.

Le domaine agricole avait déjà fait l'objet de plusieurs travaux antérieurs, principalement des monographies, il ne nous a pas semblé opportun d'y rajouter notre contribution. La faiblesse du second, l'industrie, nous a contraint à le mettre rapidement de côté. En effet, le développement industriel de la vallée se résume à l'exploitation de la houille blanche¹, à quelques entreprises liées à la construction et à l'usine d'Hérévence, d'où le flagrant manque de matière. Il ne restait alors qu'un objet de recherche que nous jugions pertinent et digne d'intérêt pour un travail de cette envergure. Le domaine touristique s'imposait comme une évidence à nos yeux.

1. Deux ouvrages en particulier traitent de ce domaine: RICHARD Marie-Claire: *Le barrage de la Dixence sur la commune d'Hérévence: Etude des principales retombées économiques et sociales de la construction d'un barrage sur une commune de montagne et ses habitants*. Mémoire de licence. Genève, Histoire économique et sociale, 1975, 105 p. Et : LOGEAN Elisabeth: *Du berger au mineur: La construction du barrage de la Grande Dixence (1951-1962) entre paix sociale et crise d'identité*. Sierre, Editions Monographic, 2000, 84 p.

la limite temporelle, elle est fixée à l'année 2000, pour nous permettre une réflexion en profondeur sur des problèmes actuels, tout en gardant le recul indispensable à toute enquête historique.

Problématique

La problématique de ce mémoire s'articule autour de deux aspects principaux. Tout d'abord, nous nous sommes posés la question des étapes de développement. Pour chaque station, nous désirions mettre en évidence: Quand la station a-t-elle démarré? Pourquoi son essor a-t-il été rapide ou au contraire plus tardif? Quels chemins ont été suivis pour son développement? Pouvions-nous constater la présence d'une tradition touristique antérieure? Ce premier aspect répond avant tout à un objectif informatif. Il s'agit de relater les étapes de construction pour établir la base de la réflexion historique.

Le second aspect se concentre sur les acteurs de ces projets touristiques. Quelles sont les personnes impliquées dans leur développement? Quel rôle ont joué les communes hérensardes dans l'essor de cette nouvelle forme de tourisme? Quel accueil la population lui a-t-elle réservé? Quels ont été les foyers d'oppositions et de quelles façons se sont-ils manifestés? Ce deuxième ensemble de réflexion s'appuie sur l'aspect humain de cet essor. A qui profite-t-il? Qui s'y oppose? Et quelles en sont les raisons? Les facteurs culturels, sociaux, économiques et environnementaux notamment, entreront en ligne de compte pour éclaircir ces différentes interrogations.

Nous avons choisi de découper notre travail en trois parties. La première partie, s'appuyant essentiellement sur des ouvrages existants et des témoignages, traite de la vallée d'Hérens avant l'essor du tourisme hivernal. Nous y exposerons les étapes les plus significatives de l'économie hérensarde, de la rude existence des paysans de montagne, à

l'épopée gigantesque du barrage de la Grande Dixence⁵, sans occulter la longue tradition touristique évolénarde qui prend ses racines au milieu du XIX^{ème} siècle. Cette première partie dessine le contexte économique de la vallée jusqu'à l'avènement du tourisme hivernal.

La seconde partie de notre recherche analyse le tourisme hivernal du haut val d'Hérens. D'Arolla, la pionnière de la vallée, à Evolène, la benjamine, nous relaterons les étapes du développement du tourisme d'hiver sur le territoire de la commune d'Evolène, dont la superficie la met au quatrième rang helvétique derrière Bagnes, Zermatt et Davos⁶. Nous consacrerons un chapitre à chacune des stations de la commune dont nous tenterons de souligner les caractéristiques primordiales.

La troisième et dernière partie de notre recherche vise la rive droite de la Borgne, dont la particularité principale réside dans son essor tardif. Pourquoi la station de Nax s'est-elle développée si tardivement, les installations datant de la saison 1979-1980? Pourquoi ses projets d'expansion se sont-ils heurtés aux oppositions des milieux écologistes? Pourquoi les projets de Saint-Martin n'ont-ils jamais vu le jour et quels expédients ont été mis en place par les autorités politiques pour remédier à cet échec? La confrontation des articulations du développement touristique hivernal avec les volontés politiques, celles des défenseurs de l'environnement et celles de la population locale, sera la pierre angulaire de cette troisième partie. Le premier chapitre sera centré sur le développement de la station de Nax avec ses réussites et ses difficultés dont nous distinguerons les causes. Nous mettrons en évidence le rôle des personnalités locales et l'appui indispensable, malgré les conflits inévitables, des communes voisines sur les plans politiques et financiers. Le second chapitre analysera la situation de la commune de Saint-Martin à travers ses projets touristiques hivernaux. Evaluer les raisons de l'abandon de ces projets et expliciter la nouvelle voie empruntée dès les années

5. Cette épopée durera quatorze ans, de 1951 à 1965, et mobilisera un grand nombre de paysans hérensards.

6. La commune d'Evolène a une superficie de 21'000 hectares et celle de Bagnes de 28'221 hectares.

1990 par la plus grande des quatre communes de la rive droite de la Borgne⁷ seront les éléments clés de notre réflexion.

Enfin, nous ne manquerons pas de souligner, tout au long de notre recherche, les tentatives de collaboration entre les stations, les synergies mises en place et les raisons de leur élaboration. Naturellement, les stations du val d'Hérens ne peuvent prétendre rivaliser avec des stations comme Verbier, Montana ou Zermatt. Cet aspect est également particulièrement intéressant pour notre recherche. Quelle clientèle est visée? Quelle politique publicitaire est mise en place pour attirer les hôtes, les fidéliser et se démarquer de la concurrence? Voilà brièvement exposés, les principaux rouages de la mécanique de notre recherche.

Sources

Pour ce travail, nous nous sommes basés sur deux types de sources: les sources écrites et les sources orales. Les sources écrites, constituées par les archives des communes de la vallée, celles des sociétés de remontées mécaniques et les documents provenant de privés, complétées par des articles de journaux, ont posé les fondations de ce mémoire. Lacunaires ou très complètes selon les endroits explorés, les sources écrites furent les bases indispensables de notre réflexion. Sans elles, notre mémoire n'aurait jamais connu son aboutissement.

La majeure partie de la matière première de notre recherche provient des archives des sociétés de remontées mécaniques. Les rapports de gestion et les correspondances échangées nous ont permis de retracer l'historique de ces sociétés, de mettre en évidence les personnalités impliquées dans leur fondation et leur gestion. Ces documents ont été mis gracieusement à notre disposition par Télé Mont-Noble, à Nax, dont les archives centralisées et très complètes nous permirent une réflexion nourrie. Il en a été de même pour les archives

7. Saint-Martin, avec sa superficie de 3'696 hectares, est la plus étendue des quatre communes de la rive droite.

des communes au sein desquelles s'est concentrée notre recherche⁸. Tout ce qui concernait la problématique touristique nous a ainsi été rendu accessible.

Quelques problèmes ont surgi avec les stations de la commune d'Evolène. Leurs archives, partielles et lacunaires, nous ont fait craindre des obstacles insurmontables. Heureusement, grâce aux documents mis en lumière après de nombreux contacts téléphoniques, nous avons pu poser les fondations de la seconde partie de notre travail. La construction de celle-ci fut complétée par des témoignages de personnalités de la région engagées politiquement ou au sein du développement touristique. Ces sources orales ont étayé notre réflexion et éclairé l'histoire du tourisme dans le val d'Hérens, même si nous les avons exploitées avec prudence, leur subjectivité étant manifeste, surtout dans un domaine aussi sensible. L' inaccessibilité de certains témoins importants⁹ nous a contraint à laisser certaines questions en suspens, les hypothèses élaborées n'ayant pas pu être vérifiées. Néanmoins, la richesse des informations recueillies oralement, lors d'entretiens avec prises de notes, a représenté pour notre recherche un apport indéniable, sans lequel nous n'aurions pu mener notre réflexion à son terme.

La confrontation de ces deux types de sources a constitué la principale richesse de notre travail, mais aussi une de ses difficultés majeures, des contradictions surgissant évidemment lors de leur mise en relation. Après cette présentation des sources exploitées pour notre mémoire, nous souhaitons entrer dans le vif du sujet avec la première partie qui traitera du val d'Hérens avant l'essor du tourisme hivernal.

8. Les communes de Saint-Martin, Evolène et Nax nous ont donné accès aux archives concernant notre sujet.

9. Beaucoup de personnalités pionnières du tourisme hérensard sont décédées ou d'un âge trop avancé pour donner un témoignage crédible.

PREMIERE PARTIE:

la vallée d'Hérens avant le tourisme hivernal

Le tourisme hivernal n'est apparu que récemment dans l'histoire valaisanne. Verbier voit ses premiers téléskis construits dans les années 1940¹, Zermatt également. La vallée d'Hérens développera ce créneau à partir des années 1960 avec la station d'Arolla, si l'on excepte les téléskis des Collons exploités par les frères Theytaz dès les années 1950². Mais la vallée d'Hérens était ouverte au tourisme de première génération, avec les stations d'Evolène et d'Arolla, dès le milieu du XIX^e siècle. Fréquentées à cette époque en majorité par de riches Anglais amoureux de la montagne et recherchant le bon air et le soleil, ces stations du haut val d'Hérens ne voyaient leurs hôtels occupés que lors de la saison estivale.

Mais qu'en était-il du reste de la vallée? La rive droite de la Borgne, de même que la commune d'Héremence, n'ont jamais développé de tourisme de première génération. Point de sommets prestigieux à gravir de ce côté, un accès routier inexistant au XIX^e siècle³, des hameaux accrochés sur des versants abrupts, rien n'était favorable, à cette époque, à un démarrage touristique. La population de ces villages a donc poursuivi son mode de vie traditionnel centré sur l'agriculture.

Cette vie bien réglée, rythmée par les travaux saisonniers, connut un bouleversement marquant, l'érection des deux barrages de la Dixence dans le val des Dix⁴. Ces chantiers d'envergure mobilisèrent une partie des hommes de la vallée qui y trouvèrent des ressources financières permettant d'améliorer leur quotidien et celui de leur famille. Nous nous plongerons plus en détail, à la lumière de deux ouvrages traitant de ce sujet⁵, sur ces constructions et leurs conséquences pour la vallée et ses habitants. Cela fera l'objet des chapitres 3 et 4 de cette première partie. Mais avant tout, nous nous concentrerons sur

1. DESLARZES Bertrand: *Verbier et Bagnes dans le deuxième tiers du XX^e siècle: tourisme et mutations d'une vallée alpine*. Mémoire de licence. Fribourg, Histoire contemporaine, 1995, p. 83.

2. Les frères Theytaz furent les véritables pionniers en matière de remontées mécaniques dans la vallée. Leur première installation a été mise en service, selon plusieurs témoins, en 1948.

3. Les villages de la rive droite ne furent accessibles par la route qu'à partir des années 1930. Cf. BINER Jean-Marc: "Dure, dure la vie d'antan" in *Trait d'union*, 1995, n°14, p. 4.

4. Le premier barrage fut érigé entre 1929 et 1936. Le second, qui a submergé l'ancien, a été construit de 1951 à 1965.

l'économie agricole et la vie quotidienne de la population hérensarde, de même que sur les débuts du tourisme dans la commune pionnière d'Evolène.

I. Les faits marquants de l'économie hérensarde

Le val d'Hérens, comme la majorité des vallées latérales valaisannes, voit son économie centrée sur l'agriculture. La prépondérance du secteur primaire ne souffre d'aucune contestation, le tourisme n'étant qu'embryonnaire et les hôtels, situés sur la commune d'Evolène, n'étant exploités que trois ou quatre mois par année durant la bonne saison; cela ne suffit donc pas pour nourrir une famille. Cette suprématie agricole subsistera jusque dans les années 1930⁶, marquées par la construction du premier barrage de la Dixence, période qui voit la part du secteur secondaire subir une hausse manifeste. Par la suite, après une reprise dans les années 1940, la part de l'activité agricole subira une érosion régulière pour arriver, actuellement, à moins de 10% de la population active. Nous ne désirons pas relater l'histoire de l'agriculture hérensarde, mais nous pencher sur le quotidien d'une population tour à tour à prédominance agricole, secondaire et tertiaire lors des cent cinquante dernières années.

1. Une population essentiellement agricole

Nous avons remarqué précédemment la prépondérance de cette activité dans le secteur étudié. L'existence de la population hérensarde se base quasi exclusivement sur les cultures et l'élevage, qui rythment la vie quotidienne. Chaque famille possède plusieurs petites parcelles de terrain disséminées sur le territoire communal et situées à différentes altitudes. Le moindre

5. Il s'agit des ouvrages de RICHARD Marie-Claire, *op. cit.* et de LOGEAN Elisabeth, *op. cit.*

6. RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p.13.

recoin est exploité, le paysage est entretenu pour des raisons évidentes: il est la principale ressource qui permet la vie. Comment se déroulait l'existence de ces paysans de montagne? Quel portrait pouvons-nous esquisser de la vie de nos grands-parents dans le val d'Hérens? C'est à ces interrogations que ce chapitre souhaite donner des réponses, à la lumière d'écrits et de témoignages de personnes ayant vécu à cette époque⁷.

1.1. Une vie rude au rythme des saisons

Une existence en étroite symbiose avec la nature impose aux paysans le respect d'un rythme de vie sans cesse renouvelé, et à la merci des caprices climatiques. Les instants de détente sont rares⁸, et l'on ne fait mention nulle part de longues périodes de vacances. Les enfants vont à l'école six mois par année, de novembre à mai, et le reste du temps, ils aident aux travaux des champs. Pour se faire une idée de la rudesse de leur labeur, nous relaterons leur rythme de vie à l'aide d'un calendrier largement inspiré de l'ouvrage de Candide Moix⁹.

Le paysan mène une existence de nomade. Il quitte fréquemment sa résidence villageoise pour soigner la vigne en plaine ou s'établir au mayen avec le bétail, notamment en juin. Ces fréquents changements d'altitude sont dictés par la nécessité. En effet, les trajets sont, à l'époque, réalisés à pieds ou plus rarement à dos de mulet pour les rares familles aisées qui en possèdent. Les temps de déplacement étant particulièrement longs, du fait de la distance et surtout de la forte dénivellation, il est plus commode de séjourner au mayen,

7. Les écrivains Candide MOIX et Maurice ZERMATTEN sont de ceux-là.

8. *"Quand nous avons du temps libre, tout au long de la "belle saison" (...) nous allons dans la forêt ramasser du bois mort pour l'hiver"*. In: MOIX Candide: *Cheminements: Une enfance paysanne dans le Val d'Hérens*. Martigny, Editions Pillet, 1999, p. 84.

9. Candide MOIX est né à Saint-Martin en 1929. Il a exercé la profession d'enseignant jusqu'en 1991.

quelques centaines de mètres plus haut que le village¹⁰, que de laisser son énergie sur les chemins.

Au printemps, les familles demeurent au village. Les enfants gardent les chèvres et les moutons dans les communaux, pendant que les adultes débarrassent les prés des cailloux et des feuilles mortes et procèdent au curage des bisses. Mai est le mois des labours et des semailles. Les graines mises en terre donneront à l'automne de multiples variétés de légumes: salades, laitues, choux, carottes, poireaux, haricots, fèves, petits pois, betteraves rouges... sans oublier la pomme de terre qui est un des aliments de base dans le val d'Hérens d'avant 1950.

Juin marque la première transhumance. Quelques membres de la famille montent au mayen avec le bétail. Ils y séjourneront un mois, jusqu'au moment de l'inalpe. Les autres restent au village, s'occupant des jardins, arrosant les prés les jours de droit d'eau¹¹, et se rendant aux vignes pour les désherber. En juillet, le bétail est à l'alpage. C'est le temps de la fenaïson, à bras d'homme, à l'aide d'une faux et d'une faucille pour les endroits plus difficilement accessibles. Lorsque le foin est sec, après l'avoir retourné plusieurs fois à l'aide d'un râteau, le moment est venu de l'engranger, tout cela à dos d'homme ou à l'aide du mulet pour les plus longues distances. Les foins terminés au village, il est procédé à la même opération au mayen, où les parchets non pâturés en juin sont fauchés à leur tour. Le foin est ensuite engrangé sur place, en vue du premier hivernage qui s'y déroule généralement dès la mi-novembre.

En août, c'est le temps de la moisson. Les paysans engrangent le seigle, l'orge et l'avoine, de même que certains légumes, selon l'altitude. Le morcellement des terres les contraint à de fastidieux déplacements, souvent par une chaleur étouffante. Septembre est la

10. Le mayen se situe en général entre 1'600 et 1'900 mètres dans le val d'Hérens. Pour certains villages, il faut plusieurs heures pour faire le trajet, la dénivellation étant parfois proche de 1'000 mètres.

11. Un calendrier répartit les jours de droit d'eau entre les différents propriétaires du village. Il se nomme le *ratement*. Cf: MOIX Candide, *op. cit.*, p. 80.

période des regains¹² labours et semailles d'automne (céréales). Le bétail redescend de l'alpage, stationnant au mayen, où une partie de la famille remonte pour s'en occuper. Il y restera jusqu'à la mi-octobre. Entre temps, les vendanges ont commencé. C'est une véritable expédition vers la plaine, qui débute à l'aube et se termine au crépuscule, voire la nuit tombée. Il est souvent indispensable de répéter l'opération durant plusieurs jours, un voyage avec le char et le mulet ne suffisant pas pour ramener toute la récolte au village. Octobre est également la période des foires d'automne, qui ont lieu à Sion, certains samedis durant deux mois. *"Sur la place de la Planta, un spectacle inoubliable. A travers les anneaux de fer fixés dans le sol passaient de longues chaînes servant à attacher le gros bétail. Les chèvres et les moutons étaient relégués dans un coin, près du monument de la Catherine. Une cordelette autour du cou et nouée à un tronc d'arbre les empêchait de s'enfuir. Dans de grandes caisses s'agitaient des porcelets serrés les uns contre les autres et poussant des cris aigus. Tout autour de la place, des marchands"*¹³. C'était l'occasion de vendre une vache, un mouton ou une chèvre, pour se procurer l'argent indispensable à l'achat de produits non cultivables dans la vallée comme le café, le sucre, les pâtes ou le riz. Les paysans y acquerraient un cochon, qu'ils engraisaient durant l'hiver et tuaient le printemps venu. Ces échanges permettaient de rencontrer les habitants des villages voisins avec lesquels les contacts étaient sporadiques. Par ailleurs, on procède à la récolte des légumes et plus particulièrement des pommes de terre dont l'abondance assurera une alimentation suffisante durant l'hiver.

Novembre marque le début de l'année scolaire et accessoirement d'un long et rude hiver. L'isolement y est encore plus flagrant, les activités extérieures étant, climat oblige, réduites au minimum. Malgré tout, point de repos à l'horizon. *"Il faut affourager, abreuver, traire et soigner le bétail deux fois par jour et sept jours sur sept"*¹⁴. Battre le blé dans les

12. Cette opération consiste à faucher une seconde fois les prés fauchés au début de l'été.

13. MOIX Candide, *op. cit.*, p. 119.

14. *Ibidem*, p. 84.

raccards pour séparer les graines de la paille, puis mener ces graines au moulin, sont les activités principales du mois de novembre.

Décembre lui succède avec les boucheries. On tue un cochon ou une génisse engraisé à cet effet. La viande est consommée durant l'hiver, la chaleur estivale posant problème à sa conservation. Une partie est salée, séchée et conservée dans des garde-manger, à l'abri des mouches. Toutes les familles n'ont pas les moyens de faire boucherie, alors elles se passent de viande ou achètent quelques cervelas chez le boucher. L'hiver se poursuit jusqu'en avril. Le labeur de la campagne y est moindre. Les gens ont donc plus de temps pour pratiquer une activité artisanale pour améliorer leur quotidien.

1.2. Les activités d'appoint

Hommes et femmes mettent à profit chaque période creuse pour gagner quelque argent susceptible de mieux garnir la table ou d'acquérir un vêtement ou de nouveaux outils. Dans le val d'Hérens, les hommes pratiquent le bûcheronnage et livrent le bois débité aux scieries de la vallée ou de la plaine¹⁵. A Evolène, les hommes exploitent les carrières d'ardoises, grosses dalles plates dont ils recouvrent leurs habitations. Ils extraient aussi les pierres ollaires, avec lesquelles ils fabriquent des fourneaux qui sont encore réputés à l'heure actuelle. Ceux qui ont la chance d'être habiles dans un domaine précis et surtout qui possèdent les outils adéquats, exercent les métiers de cordonnier, forgeron, boisselier... Dans chaque village, de petits artisans rendent service à la population tout en arrondissant leurs fins de mois, le travail de la terre n'étant pas toujours suffisant pour nourrir une famille. En effet, l'exiguïté de certaines propriétés, oblige le paysan à pratiquer une activité annexe. Ces situations surviennent parfois après un héritage, la division du patrimoine familial ne permettant pas à tous de subsister.

15. BERTHOUD Gérald: *Changements économiques et sociaux de la montagne: Vernamiège en Valais*. Berne, Editions Francke, 1967, p. 208.

C'est la raison pour laquelle l'émigration est envisagée. D'autres consacrent leur vie à Dieu en tant que moine, missionnaire ou prêtre.

Les femmes n'échappent pas à cette logique. Le val d'Hérens, et plus particulièrement la commune de Saint-Martin, les voit pratiquer la couture militaire, activité procurant un revenu indispensable à bien des ménages de la région. Evolène est spécialisée dans le filage et le tissage. Les étoffes ainsi obtenues sont teintées sur place à l'aide d'écorces, puis vendues lors des foires automnales à Sion¹⁶.

Une grande solidarité règne au sein des familles, de même que dans les communautés villageoises. Cette attitude est indispensable pour assurer la pérennité de l'existence. Une vie rude, teintée de privations et marquée de l'empreinte d'un labeur sans cesse renouvelé, exigeant la participation de chacun, voilà sommairement décrit le quotidien de cette période à cheval sur les XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. Mais ne tombons pas dans le piège de dramatiser ou, au contraire, d'idéaliser ce mode de vie. L'entraide est bien présente, mais elle se pratique essentiellement par nécessité, car si l'on aide quelqu'un, un jour il pourra peut être à son tour nous rendre service. Les échanges sont vitaux et souvent le numéraire n'entre pas en scène. L'isolement des villages a favorisé le maintien des traditions, la perpétuation des coutumes et la pérennité du système agraire traditionnel¹⁷.

Malgré tout, parler d'autarcie serait largement exagéré. De nombreux apports extérieurs, notamment des échanges de biens et de services ont permis à ces villages de sortir de l'isolement sur le plan économique.

16. PIROTTA Valérie: *Les débuts du tourisme dans la région d'Evolène ont-ils eu une influence sur la démographie de la commune?* Mémoire de licence. Genève, Histoire économique et sociale, 1997, p. 36.

17. EVEQUOZ Jean-Yves: *Démographie et développement touristique: Note sur la natalité et la fécondité de la population valaisanne, le cas du val d'Hérens*. Genève, EAUG, 1978, p. 25.

1.3. Une autarcie pas si complète

Nous pouvons affirmer que les communautés du val d'Hérens ne vivaient pas en autarcie. Se rendant à Sion lors des foires pour y vendre du bétail, le paysan pratique une forme d'échange avec l'extérieur par cette relation vendeur-acheteur. L'argent ainsi récolté lui permettra d'acquérir des denrées à l'épicerie du village, denrées provenant souvent d'un autre canton, voire d'un autre pays¹⁸. Disposer d'un peu d'argent est aussi essentiel pour payer les services médicaux, dentaires ou la réparation d'un outil ou d'un vêtement. Parfois, on s'échange des services, mais il ne faut pas occulter le fait que l'argent a son importance au sein de la communauté villageoise où a lieu la majorité des relations commerciales.

De plus, dans les villages où le tourisme joue un rôle¹⁹, une partie de l'économie locale dépend des devises étrangères. Si de petits bazars ont prospéré, c'est grâce à la demande des touristes qui y séjournent souvent plusieurs semaines. C'est pour eux que les hôtels ont été construits et leur présence a permis à nombre de familles d'entrevoir un autre débouché que la vie paysanne. L'apparition des métiers du tertiaire date de cette période d'essor touristique, qui voit les habitants de la commune d'Evolène diversifier leurs activités. De nombreux petits commerces ouvrent leurs portes, souvent en lien avec l'exploitation d'un hôtel. Les bazars permettent à des familles d'améliorer leur quotidien, qui reste malgré tout fortement ancré dans le travail de la terre.

Les contacts, principalement du fait de la topographie, sont assez rares entre les villages distants de plusieurs kilomètres, même au sein d'une même commune. Par exemple, les habitants de Praz-Jean ou de La Lurette se rendent deux fois par mois à la messe à Saint-Martin²⁰, sinon tous leurs déplacements sont conditionnés par leurs activités agricoles, point

18. Nous pouvons citer par exemple le café, les épices, le sucre ou encore les oranges.

19. Arolla et Evolène sont les deux villages touristiques que compte la vallée à cette époque.

20. MOIX Candide, *op. cit.*, p. 33.

par des loisirs. Les mariages sont rares entre personnes ne résidant pas dans la même commune et souvent ils sont même désapprouvés. Avait-on peur que le patrimoine se perde? Ou était-ce par méfiance vis-à-vis de l'inconnu? En effet, *"les relations avec les communes avoisinantes - surtout Evolène et un peu moins Hérémence - étaient dictées uniquement par la nécessité. La plupart de ces habitants, nous ne les connaissions pas du tout"*.²¹

Cette méconnaissance des voisins s'explique aisément par la rareté des moments de loisirs, les distances et les dénivellations importantes entre les villages et le fait que chaque localité ou presque possède son école. Ce manque d'ouverture culturelle caractérise ces communautés qui, malgré des échanges économiques, peinent à tisser des liens, principalement par manque de temps et d'énergie. Ce repli sur soi, cette existence en vase clos, augure des difficultés à venir pour instaurer une collaboration dans le domaine du tourisme hivernal, où la nécessité d'une pensée régionale se vérifie de plus en plus. Changer les mentalités est un processus lent qui s'étale sur plusieurs générations. L'autarcie culturelle est plus ardue à effriter, étant moins vitale à court terme que le déclin de l'autarcie économique qui n'existait plus depuis longtemps dans le val d'Hérens, des échanges ayant lieu, bien avant le XVII^e siècle, avec les paysans de la Valpelline et du val d'Aoste par le col de Collon²².

Nous pouvons donc réfuter l'affirmation d'une existence autarcique, les preuves d'échanges étant trop nombreuses. Néanmoins, une forme d'autarcie culturelle subsiste, principalement due à la rareté des contacts entre les communautés villageoises de la vallée. L'exception à cette règle est la commune d'Evolène qui, grâce au tourisme, verra affluer des gens de l'extérieur, vecteurs d'une culture nouvelle et avant-gardiste.

21. *Ibidem*, p. 200.

22. GASPOZ Antoine: *Monographie d'Evolène*. Sion, Fiorina et Pellet, 1950, p. 105.

2. Les débuts du tourisme à Evolène (1860-1890)

Ce second chapitre met en lumière les débuts de l'essor touristique hérensard qui se déroulent sur le territoire de la commune d'Evolène. Quels en sont les moteurs principaux? Qui profite de ce nouvel apport économique et culturel? Quels bouleversements subissent ces populations paysannes au quotidien? Nous nous efforcerons d'apporter quelques éléments de réponse à ces interrogations importantes, afin de délimiter les contours du berceau touristique hérensard.

L'essor du tourisme se déroule parallèlement à la mise en place des réseaux routiers et ferroviaires. Le chemin de fer arrive à Sion en 1860²³, facilitant l'accès des étrangers désirant visiter le canton du Valais. Parvenir à Sion est une chose, mais le chemin est encore long jusqu'à Evolène et ses sommets. Quelles facilités de déplacement pouvait-on offrir à ces premiers visiteurs étrangers? Jusqu'en 1862, date de la construction de la route carrossable reliant Sion à Evolène²⁴, le val d'Hérens voit ses accès à la plaine limités à des chemins muletiers souvent très pentus. La construction de cette nouvelle voie de communication est une aubaine pour le tourisme naissant. En effet, les visiteurs parviennent à Evolène sans effort, emmenés par des chars affrétés spécialement par les hôtels, dont certains existaient déjà avant l'aménagement de la route et qui alors organisaient le transport de leur clientèle à dos de mulet.

23. Société d'histoire du Valais romand: *Histoire du Valais, Annales valaisannes 2000-2001*. Sion, 2002, tome 3, p. 606.

24. GASPOZ Antoine, *op. cit.*, p. 104.

2.1. Les premiers hôtels²⁵

Le village d'Evolène sera un des pionniers en la matière. Le premier hôtel de la région y est construit en 1858. Il s'agit de l'hôtel de la Dent Blanche où l'on dénombre cinquante lits. Cet établissement est l'œuvre de l'avocat Jean Gaspoz. Il restera durant trente-deux ans le seul hôtel du village d'Evolène. En effet, le second établissement comparable du village ne sera érigé qu'en 1890 par M. Jean Anzévui. Le Grand Hôtel d'Evolène, puisque c'est de lui qu'il s'agit, comprend plus de soixante chambres avec salons, fumoirs et salles de bain dans les étages. Le confort y est plus élevé que dans l'établissement précédant, même s'il vise toujours la même clientèle. Nous pouvons expliquer cela par l'écart temporel entre les deux bâtiments et par le souci de fidéliser des hôtes toujours plus exigeants. Une autre innovation de taille consiste en son lien direct avec Sion, matérialisé par le télégraphe qui avait fait son apparition à Evolène en 1875²⁶.

Mais le village d'Evolène n'est pas le seul susceptible d'accueillir des touristes. Les Haudères, Arolla et Ferpècle voient tous trois un ou plusieurs hôtels s'ériger sur leur territoire. Malgré un accès routier inexistant, ces trois hameaux présentent l'avantage indéniable de se situer plus prêt des sommets. La plus entourée des trois est sans conteste la station d'Arolla, décrite ainsi dans un guide touristique de l'époque: "*Arolla jouit, au moins au même titre qu'Evolène, de la faveur des étrangers. Il le doit d'abord à des avantages climatiques puis à sa situation à la porte des glaciers et au centre des sommités les plus renommées de cette partie des Alpes valaisannes*"²⁷. Jusqu'en 1871 et la construction de l'hôtel du Mont Collon,

25. Pour le développement de ce point 2.1., nous nous sommes largement appuyés sur l'ouvrage de PIROTTA Valérie, *op. cit.*

26. GASPOZ Antoine, *op. cit.*, p. 106.

27. SOLANDIEU: *Le Val d'Hérens. Guide du touriste. Sion, Mayens de Sion, le Val d'Hérens, Evolène, Arolla.* Sion, 1900, p. 46.

Arolla ne dispose que de quelques chalets rudimentaires pour loger ses hôtes. Le bâtiment du Mont Collon dispose de quatre-vingts chambres destinées aux amoureux de la montagne.

De l'autre côté des Dents de Veisivi, se situe le hameau de Ferpècle qui compte également un hôtel, celui du Col d'Hérens, érigé par M. Pierre Crettaz en 1881 et où l'on dénombre une dizaine de lits. Cet édifice, au même titre que la cabane de Bricola, érigée vers 1860 et incendiée en 1864²⁸, est le point de départ pour escalader la Dent Blanche. Situé au fond de la vallée juste avant que celle-ci ne se divise en deux pour poursuivre d'un côté en direction de Ferpècle et de l'autre en direction d'Arolla, le village des Haudères possède son hôtel dès 1885. Cet établissement de quarante lits est l'œuvre de M. Antoine Forclaz et il précède de vingt-six ans l'ouverture de la route carrossable qui reliera Evolène et Les Haudères en 1911.

Voilà brossé en quelques lignes le tableau de l'infrastructure hôtelière évolénarde durant les trente premières années de l'essor touristique. Deux hôtels à Evolène, un aux Haudères, à Arolla et à Ferpècle, l'offre est appréciable au vu de la fréquentation et de la durée de la saison. Les promoteurs sont tous des gens du lieu, souvent impliqués dans la vie politique communale²⁹. Nous pouvons supposer que leurs ressources financières étaient supérieures à celles de leurs concitoyens pour qu'ils aient pu investir dans d'aussi importants édifices. Si ces gens instruits se sont lancés dans cette aventure, c'est que la demande était présente. Mais d'où provenait-elle?

28. GASPOZ Antoine, *op. cit.*, p. 104.

29. Antoine Forclaz qui bâtit l'hôtel des Haudères en 1870 est vice-juge, Jean Anzévi, constructeur de l'hôtel Mont Collon est président. Cf: BRUTTIN Françoise: "Evoué leina, Evolène". In: *Treize Etoiles*, mars 1983, p. 35.

2.2. Quelle clientèle?

Les clients des premiers hôtels évolénards sont des gens fortunés en quête de tranquillité, d'air pur et de silence. Fuyant l'agitation naissante des villes industrielles anglaises, ces touristes découvrent le Valais grâce au chemin de fer. Désireux de se lancer des défis, ils ne se contentent pas de se reposer en admirant les beautés du paysage mais sont très actifs. Les randonnées et l'alpinisme les attirent, la présence de magnifiques sommets de plus de trois mille cinq cents mètres n'y est certainement pas étrangère. A cette époque, la saison d'ouverture des hôtels se limite à l'été. Du 15 mai au 30 septembre, mais surtout en juin et en juillet, la région d'Evolène voit affluer ces touristes en quête de dépaysement.

Leur apport économique est indéniable. Grâce à eux, de nouveaux métiers se créent, comme hôtelier, porteur ou guide de montagne. Les tenanciers de cafés ou de magasins saisissent l'occasion de gagner un peu d'argent en écoulant leurs produits agricoles ou des objets de fabrication artisanale, très recherchés par les vacanciers. Malgré tout, il est impossible de vivre seulement de l'apport du tourisme, la saison (quatre mois et demi) étant bien trop courte. Chaque famille cultive donc ses terres en parallèle, partageant son temps entre le café, le bazar ou l'hôtel et les indispensables travaux des champs.

La clientèle anglaise des débuts est complétée, dans les années 1890, par la clientèle allemande. Egaleme nt attirée par les sommets, elle fréquentera surtout la station d'Arolla, à deux mille mètres d'altitude. D'ailleurs un nouvel hôtel, le Kurhaus, y sera spécialement érigé en 1897 par la famille Spahr-Gaspoz. Cet établissement est *"destiné à satisfaire une clientèle allemande qui n'aime pas se mélanger à la clientèle anglaise"*³⁰. C'est le début de la seconde vague de l'essor touristique de la commune d'Evolène qui se concrétise par la construction de nombreux établissements au tournant du XIXème et au commencement du XXème siècle.

30. PIROTTA Valérie, *op. cit.*, p. 45.

Nous n'entrerons pas ici dans les détails³¹, mais nous pouvons constater que l'offre touristique s'adapte à la demande qui, elle, s'amplifie d'année en année.

2.3. A la conquête des sommets

Comme mentionné dans les paragraphes précédents, la clientèle anglaise des premiers hôtels évolénards est très active dans la conquête des prestigieux sommets hérensards. Accompagnés par des guides connaissant parfaitement la région et par de costauds porteurs, ils se lancent à l'assaut de sommets qui sont autant de cathédrales inviolées. Les Anglais seront les auteurs des principales premières du val d'Hérens. De la plus prestigieuse, la Dent Blanche, gravie pour la première fois le 18 juillet 1862 par la cordée irlandaise composée des alpinistes Kennedy et Wigram³², au Mont Collon escaladé par l'Anglais Foster en 1867, en passant par la Dent d'Hérens conquise en 1863, les alpinistes anglais ont vraiment fait œuvre de pionniers dans l'exploration des cimes de la vallée. Chaque été, de nombreuses cordées se forment, partant à l'assaut de nouvelles arêtes. Le haut val d'Hérens a la chance de pouvoir proposer à ses hôtes des randonnées et des ascensions pour tous les niveaux de difficulté. Cette large palette de territoires à explorer, enrichie d'un encadrement par des guides aguerris aux rudesses de l'existence montagnarde et des infrastructures hôtelières sans cesse améliorées, contribuent à séduire un éventail sans cesse élargi de clients.

De plus, le boum économique qui caractérise cette période d'essor industriel sans précédant en Europe, engendre un effet domino. De nouveaux riches recherchent le dépaysement des vacances à la montagne. En provenance d'Angleterre puis d'Allemagne, pays précurseurs de l'essor industriel, ils contribuent à la connaissance de la région dans leur lieu d'origine. Cette publicité, ajoutée à leur fidélité: *"Ils revenaient chaque année durant 20 ou 30*

31. Pour cela nous renvoyons le lecteur à l'analyse de PIROTTA Valérie, *op. cit.*, p. 46.

32. MAITRE Henri: "Evolène, région culturelle". In: *Treize Etoiles*, juillet 1992, p. 18.

ans et engageaient un guide pour la durée du séjour"³³, et à des vacances de plusieurs semaines, démontrent sans peine le succès du tourisme alpin de la fin du XIX^{ème} siècle et celui de la commune d'Evolène en particulier. Partagées entre les ressources des métiers touristiques et celles de leurs exploitations agricoles, les populations des villages évolénards ont su se doter des infrastructures nécessaires à l'éclosion de cette nouvelle activité, jusqu'alors inconnue des indigènes, le tourisme. "L'industrie des étrangers", comme le nomment encore aujourd'hui beaucoup de personnes âgées, restera durant plusieurs décennies la seule source de revenu autre que l'agriculture à disposition des Hérensards. Un événement d'envergure viendra modifier considérablement la donne et remettre en question cet état de fait.

2.4. Le coup d'arrêt de la Première Guerre mondiale

1914 marque le déclenchement des hostilités de la Première Guerre mondiale. L'heure n'est plus à l'alpinisme ou à la randonnée, mais aux rudes batailles des tranchées. Durant les quatre années du conflit, les stations alpines sont désertées par leurs hôtes étrangers qui ont des préoccupations bien plus urgentes. La crise se fait sentir dans le secteur touristique entraînant avec elle un ralentissement de la construction. Preuve en est la rareté des nouveaux hôtels érigés sur le territoire évolénard entre 1910 et 1920³⁴. A la belle et grisante époque d'expansion hôtelière de la fin du XIX^{ème} siècle, succèdent les années de vaches maigres. Les mesures de police qui entravent la libre circulation des étrangers, ainsi que les taux de change défavorables n'améliorent en rien le sort des stations alpines de première génération. Cette crise durera jusqu'en 1923, date à partir de laquelle le nombre de séjours repart à la hausse³⁵.

33. Ce témoignage de Maurice Anzévui, guide à Arolla est tiré de l'article de BRUTTIN Françoise, *art. cit.*, pp. 35-36.

34. PIROTTA Valérie, *op. cit.*, p. 46, n'en dénombre qu'un seul, l'Hermitage érigé entre 1910 et 1920 à Evolène.

35. Ils passent pour le Valais de 32'348 en 1923 à 85'800 en 1929. Cf: *Histoire du Valais, op. cit.*, tome 3, p. 667.

Ce bel essor sera malheureusement de courte durée, la crise des années 1930 brisant à nouveau les ailes de l'industrie touristique.

Le val d'Hérens n'échappe pas à ce constat. Le nombre restreint de constructions hôtelières entreprises durant cette période l'atteste. Malgré tout, la clientèle helvétique, membres des diverses sections du Club alpin en tête, prend le relais des touristes étrangers. L'amélioration des conditions d'existence, l'instauration des congés payés et des moyens financiers en constante augmentation expliquent l'émergence de cette nouvelle clientèle durant l'entre-deux-guerres. Disposant de plus de temps pour leurs loisirs, ces citadins salariés permettent le maintien de l'industrie touristique sur le territoire de la commune d'Evolène. Encore loin de la démocratisation du tourisme et de son accessibilité aux masses, cette période marque, pour Evolène, la transition entre un hébergement essentiellement hôtelier et l'essor parahôtelier de l'après Seconde Guerre mondiale. La région passe d'un tourisme réservé à des élites étrangères en quête de dépaysement, de calme et d'air pur, à une clientèle sportive et familiale attirée par les beautés naturelles et les possibilités d'excursions. En phase intermédiaire, les stations évolénardes séduiront surtout des alpinistes helvétiques et étrangers, hôtes principaux des cabanes d'altitude et des hôtels d'Arolla.

Voilà ce que nous pouvions écrire sur les débuts du tourisme à Evolène et sur ses répercussions sur la vie sociale et économique de ces populations montagnardes. Nous y reviendrons plus longuement au sein de la seconde partie de cette recherche, où nous traiterons de la naissance et de l'essor des stations hivernales du haut val d'Hérens. Mais avant cela, nous ne pouvons occulter deux réalisations d'envergure, primordiales dans le secteur de la houille blanche, les deux barrages de la Dixence, auxquels nous consacrerons les deux chapitres suivants.

3. La construction de la première Dixence (1929-1936)

L'importance de l'aménagement hydroélectrique pour l'amélioration des conditions de vie des populations de montagne est indéniable. Pourvoyeuse d'emplois et fournisseuse d'énergie électrique, cette industrie, dont l'expansion dans le val d'Hérens débute à la fin des années 1920, aura de grandes incidences sur la vie quotidienne et le devenir de nombreuses familles directement ou indirectement affectées par le phénomène. Qui en profite concrètement? Quels sont les organismes à la base de cet ambitieux projet? Quelles répercussions sur la vie quotidienne des Hérensards? C'est sous cet angle humain que nous traiterons ce chapitre consacré à la première réalisation d'envergure de la vallée, hormis les constructions touristiques.

3.1. De la concession à la réalisation concrète

La concession pour les eaux de la Dixence supérieure est accordée, le 27 août 1916, à M. Anthelme Boucher, ingénieur à Lausanne. La commune d'Hérémente, propriétaire des droits d'eau³⁶, la lui octroie sous réserve du respect de clauses par le futur exploitant. Nous ne reviendrons pas en détails sur le contenu de ces clauses, là n'étant pas notre propos. Néanmoins, nous en expliciterons les tenants principaux. Parmi les huit points développés par Mme Marie-Claire RICHARD dans son travail de recherche³⁷, six ont retenu notre attention.

Tout d'abord, une indemnité annuelle d'éclairage est prévue pour chaque ménage sis sur le territoire de la commune d'Hérémente. D'un montant de cinquante francs, cet apport financier s'ajoute à la redevance annuelle que le concessionnaire doit payer à la commune.

36. Selon la loi cantonale valaisanne du 27 mai 1898, les eaux des rivières, des torrents et des canaux sont la propriété des communes. Cf: RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p. 19.

37. *Ibidem*, pp. 22-24.

D'abord fixée à 40'000 francs jusqu'à la mise en exploitation de l'usine, cette redevance sera réduite à 25'000 francs dès 1921, puis à 15'000 francs dès 1924³⁸. La fourniture gratuite d'électricité pour les édifices communaux et paroissiaux, de même que l'éclairage public des hameaux et villages de la commune, font également partie des clauses du contrat. Un élément essentiel est constitué par la construction des voies d'accès. Celles-ci sont également à la charge du concessionnaire qui doit assurer leur entretien. Le maintien des fontaines, des bisses et l'assurance d'une alimentation en eau suffisante prennent également place dans les clauses du contrat. Cela démontre l'importance de l'irrigation pour une commune vivant essentiellement de l'agriculture³⁹.

La commune se réserve le droit de rester propriétaire des éventuelles mines qui pourraient être découvertes lors du chantier. Mais ce qui est le plus intéressant, c'est la clause concernant les ouvriers. En effet, cette clause stipule "*qu'à condition égale, la préférence devra être accordée aux ouvriers de la commune d'Héremence*"⁴⁰. Nous y voyons le souhait légitime de la commune de voir sa population participer concrètement et retirer les fruits de ce chantier sis sur son territoire.

La société La Dixence SA, propriétaire de la concession dès 1917, fera cavalier seul durant dix ans. Ses projets ne pourront pas voir le jour du fait de la faiblesse des moyens financiers à sa disposition, le capital social d'un montant de deux millions en 1919⁴¹ étant dérisoire au vu de l'ampleur du chantier projeté, devisé à l'époque à plus de soixante millions de francs. Après ces dix ans d'hésitations, de tergiversations et d'ébauches de projets plus ou moins concrets, l'arrivée d'Energie de l'Ouest Suisse (ci-après, EOS), marque un tournant⁴². De 1927 à 1929, la nouvelle société qui a englobé la précédente, s'active pour augmenter le

38. *Ibidem*, p. 55.

39. Selon la statistique, 83% du district d'Hérens vit de l'agriculture en 1920. Cf: Recensement fédéral de la population, 1920. In: RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p. 13.

40. Cette information est tirée de la concession de 1916 entre la commune d'Héremence et M. Anthelme Boucher. In: RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p. 23.

41. *Ibidem*, p. 29.

capital social, dans le but d'assurer le financement du barrage de la Dixence. En mains exclusivement helvétiques, au contraire de sa devancière dont l'un des trois administrateurs était français, disposant de moyens financiers plus conséquents dus à la solidité de ses actionnaires publics et privés, EOS sera le maître d'œuvre de la construction du barrage entreprise en 1929.

3.2. Qui en profite?

Un chantier de cette ampleur apporte son lot d'avantages mais aussi de désagréments. La vie quotidienne de la population d'Hérémence s'en trouvera grandement modifiée. A l'aube des années 1930 marquées en Suisse par la crise économique, l'érection du premier barrage de la Dixence fournira du travail à nombre d'ouvriers valaisans, confédérés et étrangers. Les Hérémensards sont bien évidemment aux premières loges. Jusqu'alors paysans de père en fils, ils rejoignent rapidement le chantier de la Dixence, s'y engageant tout d'abord comme manœuvres, ne disposant pas des qualifications nécessaires pour briguer un emploi mieux considéré. Acquérant une formation sur le tas, ils purent gravir les échelons et accéder peu à peu à des postes à responsabilité. Cet apport financier a provoqué pour les familles hérémensardes une hausse sensible du niveau de vie. Le revenu supplémentaire ainsi généré leur permit notamment d'améliorer le confort de leurs habitations, d'y installer l'eau courante et d'y créer des pièces supplémentaires. Les familles qui possédaient des droits de fonds au sein des alpages partiellement inondés par l'eau du barrage, touchèrent une modique somme d'argent. Les propriétaires fonciers privés n'eurent que peu d'avantages, les terrains touchés étant en majorité en consortage.

La principale bénéficiaire de ce chantier fut sans conteste la commune d'Hérémence. L'impôt ouvrier, les redevances et l'impôt foncier vinrent grossir les recettes communales. En

42. Le 25 février 1927, EOS prend le contrôle de la SA La Dixence.

effet, tous les ouvriers séjournant sur le territoire communal lui versent le 2% de leur salaire qui est retenu à la source⁴³. Cela représente plusieurs dizaines de milliers de francs par année qui renflouent les caisses communales. Ajouté à cela la redevance annuelle, ces deux apports conjugués représentent 30 à 40% du budget communal, atteignant la part record de 41,9% en 1933⁴⁴. Cette manne financière permettra à la commune d'améliorer son équipement, de restaurer des constructions vétustes, d'aménager de nouvelles routes, ce qui est tout bénéfique pour la collectivité.

Des difficultés surgiront néanmoins au sujet de la perception de l'impôt foncier, durant les années de construction. En effet, des divergences opposent les promoteurs du barrage et la commune sur la valeur des immeubles et leur caractère permanent ou non, caractère qui influence la perception d'un impôt foncier. Finalement la société La Dixence suite à quelques échanges de lettres avec le département cantonal des finances, ne paiera que 10'400 francs d'impôt foncier pour les années 1931 à 1934, alors que dès 1936, année de l'achèvement des travaux, cet impôt se montera à 43'610 francs chaque année⁴⁵.

L'apport financier est important, mais il ne faut pas occulter les avantages, en matière d'infrastructures notamment, que procurera ce chantier. L'exemple le plus probant est celui des voies de communication. En effet, avant le début des travaux, Hérémence est reliée à la plaine *"par un mauvais chemin, dépourvu d'empierrement, large de 2m50 seulement, avec une pente atteignant par endroit 13%"*⁴⁶. Il en va de même pour les hameaux de l'intérieur de la commune qui ne sont desservis que par des sentiers muletiers, comparables à ceux qui relient la rive droite de la Borgne à la capitale valaisanne avant les années 1930. Seul le village d'Euseigne fait exception, car il se situe sur l'axe Sion-Evolène et bénéficie donc d'un accès routier depuis 1862. Les communes de Vex et d'Hérémence ne déboursèrent rien pour la

43. RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p.53.

44. Cela représente la somme de 69'359 francs et quarante centimes. Cf: RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p. 54.

45. *Ibidem*, p. 61.

46. *Ibidem*, p. 63.

nouvelle route dont le financement fut assuré par la Confédération, le canton et la société La Dixence qui s'était engagée en 1929 à prendre à sa charge la part des deux communes concernées par les tronçons Vex-Mâche et Mâche-Motot. La fourniture gratuite d'énergie électrique pour les bâtiments communaux et religieux et l'éclairage public pour tous les villages de la commune, constituent un autre apport non négligeable pour le bien-être et le confort des citoyens d'Hérémente.

Ce confort nouvellement acquis et cette ouverture vers l'extérieur grâce à de nouvelles voies de communication auront des répercussions sur la vie sociale des habitants. Jusqu'alors consacrant tout leur temps au travail de la terre, leur seule et unique source de revenu, ceux-ci purent, grâce aux salaires provenant de leur labeur au barrage, acquérir plus de marchandises lors de leurs déplacements en ville qui devinrent, grâce à la route et au service de car régulier mis en place dès 1932, beaucoup plus fréquents. La fin d'un isolement quasi séculaire aura naturellement des répercussions sur les mentalités qui se modifieront peu à peu du fait des contacts réguliers avec des personnes étrangères à la vallée.

3.3. D'où viennent les ouvriers?

Les habitants d'Hérémente ne furent évidemment pas les seuls ouvriers engagés sur ce gigantesque chantier. Evalué à mille deux cents⁴⁷, le nombre de travailleurs occupés durant sept ans à la construction du barrage est considérable. Percevant la possibilité d'acquérir un revenu, les habitants du val d'Hérens s'y engagèrent par centaines. Hérémente en fournit une majorité⁴⁸, Evolène, Saint-Martin et Vex quelques dizaines réparties sur les années. En effet, peu d'ouvriers travaillèrent du début à la fin de la construction du barrage. Du fait de l'altitude

47. PAPILLOUD Jean-Henri: *L'épopée des barrages, de la Dixence à Cleuson-Dixence*. Centre valaisan de l'image et du son. Martigny, 1999, p. 5.

48. En 1933, 146 ouvriers d'Hérémente travaillent à la Dixence. Ils sont nonante-six en 1934 sur un total de 1'000 à 1'200 employés. Cf. RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p. 49.

et des conditions climatiques difficiles, le chantier sommeillait durant les mois d'hiver où seul travaillaient les mineurs à l'intérieur des galeries. Le manque d'éléments de première main ne nous permet pas de quantifier plus précisément ces ouvriers et leur provenance.

Malgré tout, grâce à l'étude de Marie-Claire Richard, nous pouvons affirmer qu'une bonne partie de la main-d'œuvre engagée sur les chantiers de la Dixence provenait de l'étranger, d'Allemagne et surtout d'Italie. *"En 1927 pendant les travaux de sondages, ils étaient 19 à travailler pour la SA "La Dixence"; celle-ci en embaucha 51 en 1929, 520 en 1933, 412 en 1934. En 1935, elle engagea encore plus de 200 tailleurs de pierre italiens"*⁴⁹. La présence de ces ouvriers étrangers ne va pas sans engendrer des tensions. Les ouvriers helvétiques syndiqués s'insurgent contre cette emprise étrangère, mettant en doute les qualifications professionnelles de ces derniers. Il faut reconnaître que leur présence fut indispensable et que ces chantiers d'altitude fournirent un emploi à de nombreux chômeurs valaisans durant une période de crise économique particulièrement néfaste pour les usines électro-métallurgiques et électro-chimiques. Le barrage de la Dixence fut pour beaucoup de ces travailleurs un moyen d'éviter le chômage.

N'oublions pas de souligner le mérite de tous ces artisans sans lesquels cette entreprise n'aurait jamais vu le jour. Isolés durant de longs mois à plus de 2000 mètres d'altitude, logés dans des baraquements de chantier au confort spartiate, séparés de leur famille, de leurs amis et parfois même fort éloignés de leur pays, ces pionniers forcent le respect et l'admiration. La souffrance physique due à un labeur harassant durant des journées et des nuits interminables, mêlée à la souffrance psychique provoquée par la solitude et l'éloignement des proches, engendreront des coûts sociaux impossibles à chiffrer. Ces ouvriers de tous horizons furent les précurseurs des travaux encore plus titanesques qui seront indispensables à l'érection, une quinzaine d'années plus tard, du barrage de la Grande Dixence auquel nous consacrerons le chapitre suivant.

49. *Ibidem*, p. 50.

4. La Grande Dixence (1951-1965)

La construction de la Grande Dixence peut être considérée comme le plus important chantier que le canton du Valais ait connu au XXème siècle. Ce projet pharaonique désirant rassembler les eaux du bassin versant s'étendant de la Viège de Zermatt à la Dranse de Bagnes dans un même lac de retenue représente un formidable défi pour le Valais, les communes concernées, les entrepreneurs, mais aussi pour chaque acteur de cette entreprise hors du commun. En effet, chacun des milliers d'ouvriers ayant contribué à l'avancement de cet ouvrage a dû s'adapter à un nouveau cadre de travail, mais aussi et surtout de vie quotidienne sans comparaison possible avec la cellule familiale habituelle. Un milieu quasi exclusivement masculin, de rudes journées de travail à plus de 2'000 mètres d'altitude, une exposition permanente aux risques, voilà quelques-unes des caractéristiques de ces existences de fourmis vouées à la construction de ce géant de béton sans équivalent dans le monde.

Nous avons renoncé à relater en détail dans ce chapitre toutes les étapes de la construction et leurs implications économiques, le manque d'informations à ce sujet dans les ouvrages consultés nous y contraignant. L'aspect technique ne sera qu'effleuré pour laisser la plus grande place à l'aspect humain de cette aventure, base de l'étude d'Elisabeth LOGEAN⁵⁰, sur laquelle nous nous appuierons principalement.

4.1. Une épopée gigantesque

Le terrain de l'exploitation hydroélectrique de la Dixence a été défriché avec la construction, au début des années 1930, du barrage de type gravité-évidé de la Dixence. D'une capacité de retenue de cinquante millions de mètres cubes, d'une hauteur maximale de quatre-

50. LOGEAN Elisabeth, *op. cit.*

vingt-sept mètres et d'une largeur maximale à la base de soixante-sept mètres cinquante⁵¹, cette construction possède déjà une taille appréciable, du moins au vu des besoins énergétiques de l'époque. Ces besoins augmentant rapidement du fait de l'industrialisation, de la multiplication des appareils électriques et de la hausse du niveau de vie, y remédier devient urgent au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Il est indispensable pour cela de créer un ou plusieurs lacs artificiels d'envergure pour disposer de réserves suffisantes pour assurer l'alimentation hivernale en électricité.

Le val des Dix est l'emplacement rêvé pour l'implantation d'un barrage de grande dimension, tant du point de vue géologique et topographique qu'hydrologique⁵². De plus, son érection ne pose aucun problème de déplacement de population, les terres submergées étant principalement constituées de rochers, d'éboulis et de quelques pâturages de haute altitude. Après négociation des droits d'eaux par EOS auprès des vingt-trois communes concernées, le projet, soutenu par le Service fédéral des eaux, se réalise concrètement dès 1951. Une gigantesque épopée se met en marche, symbole de l'ouverture du Valais au monde moderne et à ses innovations, mais également source de bouleversements sociaux, principalement pour les habitants de la vallée d'Hérens qui, du statut de paysan, passent sans transition à celui d'ouvrier. Nous reviendrons sur l'aspect humain de ce chantier sans précédent au point suivant.

Avant tout, nous ne pouvons occulter l'ampleur physique et technique d'une telle réalisation. Plus haut barrage-poids du monde avec ses 285 mètres, constitué d'un mur d'une épaisseur de deux cents mètres à la base, ce géant de béton peut retenir quatre cents millions de mètres cubes d'eau, "*ce qui représente le cinquième des ressources hydroélectriques accumulées en Suisse*"⁵³. Ayant renoncé, principalement pour des raisons techniques, à

51. RICHARD Marie-Claire, *op. cit.*, p. 39.

52. TERRETTAZ Maurice: *La politique hydroélectrique valaisanne pendant l'ère des grands barrages (1945-1965)*. Mémoire de licence, Fribourg, 1994, p. 45.

53. LOGEAN Elisabeth, *op. cit.*, p. 7.

rehausser le barrage existant, ce dernier sera noyé lors de la première mise en eau du nouvel ouvrage, soit le 17 juillet 1957⁵⁴. Auparavant, la mise en place de l'infrastructure nécessaire à la construction du barrage avait pris deux ans et demi, de 1951 à 1953. L'établissement des voies d'accès, la construction des ateliers et des logements pour les ouvriers, de même que de deux téléphériques jumeaux de dix-sept kilomètres indispensables au transport du ciment de Chandoline, près de Sion, à la Dixence et la mise en route de l'extraction des sables et graviers des moraines de Prafleuri occupèrent les premiers ouvriers avant le démarrage effectif du barrage.

Parallèlement, les mineurs effectuèrent le percement des galeries d'amenée d'eau dont la longueur totale sera voisine de la centaine de kilomètres. Le 3 août 1953, la première benne de béton de la Grande Dixence est coulée. C'est le début de huit saisons de labeur constant en deux équipes de travail, soit vingt-deux heures par jour et six jours par semaine. Le béton est coulé par blocs qu'il faut ensuite tasser et laisser refroidir plusieurs jours avant d'apposer une nouvelle couche. Un système ingénieux, les blondins⁵⁵, permet de couler le béton sur n'importe quel point du barrage. Inutile de préciser que ce ballet incessant de bennes de béton impliquait une vigilance de tous les instants de la part de chaque ouvrier.

Œuvre gigantesque, prouesse technique, mais surtout formidable épopée humaine, voilà les caractéristiques de ce chantier d'altitude à nul autre pareil. Nombre d'ouvriers consciencieux et courageux et de concepteurs aux idées révolutionnaires unirent leur destin pour mener à bien ce projet symbole de la modernisation du Valais. C'est par ce biais que nous désirons aborder le point suivant, centré sur l'aspect humain de cette aventure.

54. PAPILLOUD Jean-Henri, op. cit., p. 110.

55. Les bennes de béton sont suspendues à un réseau de filins qui enjambe toute la vallée. Ceux-ci sont ancrés à une tour fixe d'un côté de la vallée et attachés à des chariots mobiles de l'autre, permettant de faire aboutir les blondins à n'importe quel point du barrage. Cf. *Ibidem*, p. 110.

4.2. L'aspect humain

Deux mots reviennent constamment dans les ouvrages traitant de l'épopée de la Grande Dixence: collaboration et solidarité. La collaboration fut indispensable à plusieurs niveaux. Politiquement tout d'abord, le soutien des pouvoirs publics, de la Confédération, du canton et des communes a permis la mise en œuvre et le financement de cet ambitieux et audacieux projet. Soulignons également la collaboration entre les différents partenaires de la société, EOS, les Forces Motrices Bernoises SA, les Forces Motrices du Nord-Est de la Suisse SA et le canton de Bâle-Ville⁵⁶. Malgré tout, cette volonté de collaborer de la part des décideurs et des financiers aurait été vaine sans l'esprit de solidarité remarquable des équipes d'ouvriers évoluant quotidiennement sur ce chantier de haute altitude, ces derniers étant les principaux artisans de la réussite de cette entreprise pharaonique.

La main-d'œuvre est recrutée principalement en Valais, la majorité provenant de la vallée d'Hérens. Elisabeth Logean fait état de 60% de Valaisans et de 40% à parts égales de Confédérés et d'étrangers, essentiellement des Italiens⁵⁷. La conjoncture économique, contrairement à celle régnant dans les années 1930, est favorable. Il en résulte un boum de la construction et du secteur industriel sans précédent. Cet état de fait oblige les entrepreneurs à embaucher des travailleurs étrangers, principalement des saisonniers que l'on peut renvoyer si la situation économique se modifie défavorablement. La Grande Dixence a profité pleinement de cette possibilité, licenciant durant l'hiver prioritairement les saisonniers devenus surnuméraires.

56. En 1950, EOS possède la totalité du capital action qui se monte à vingt-quatre millions. Les trois autres sociétés partenaires font leur entrée en 1955. Le capital action est alors porté à cinquante millions et se répartit ainsi: EOS: 70% et chacun des trois autres, 10%. En 1959, EOS n'en détient plus que le 60% et les trois autres chacun 13 1/3%. Cf: LOGEAN Elisabeth, *op. cit.*, p. 24.

57. *Ibidem*, p. 27.

Des centaines de travailleurs d'horizons différents se côtoyant sur un chantier d'altitude, partageant des logements collectifs, évoluant dans un milieu essentiellement masculin à l'écart du monde extérieur, cela ne va pas sans poser quelques problèmes. Gérer les conflits éventuels, assumer la prévention des accidents, l'organisation des loisirs et le contrôle du respect des normes en vigueur en matière de logements, sont les quelques tâches dévolues au Comité consultatif social et des loisirs dont l'agent social, poste créé le 8 juin 1953, est le président⁵⁸. Ce souci de la protection ouvrière et de l'organisation sociale distingue Grande Dixence des autres chantiers. Elle est citée en exemple, devant l'arrêté cantonal traitant de cette question et promulgué le 6 octobre 1953⁵⁹. Les ouvriers exerçant des métiers difficiles, exposés aux conditions climatiques changeantes et aux rudesses d'une vie à plus de 2'000 mètres d'altitude séparés de leurs proches, seront les grands bénéficiaires de ces mesures sociales innovatrices.

Vecteur de ces idées avant-gardistes, le journal d'entreprise *Le Choucas* présente les services destinés aux ouvriers, les possibilités de loisirs sportifs et culturels à leur disposition, sans oublier une touche ludique et de nombreux articles à vocation éducative⁶⁰. Malgré tous les objectifs philanthropiques de ces mesures, il ne faut pas oublier que celles-ci sont prises principalement pour améliorer le rendement des ouvriers qui ne peut être accéléré que si ces derniers logent dans des chambres confortables et ont la possibilité de se divertir. Les divertissements sont particulièrement importants pour "*faire oublier aux ouvriers la rudesse du travail et combler l'ennui*"⁶¹. Des activités sportives comme le football, le basket-ball, la gymnastique, le tir ou le ski côtoient des loisirs culturels, tels le cinéma, la lecture, la fanfare ou des spectacles artistiques. Ces loisirs intensifient les liens de solidarité et d'entraide tissés entre ouvriers, tout en les tenant éloignés des tentations alcoolisées fortement préjudiciables à

58. *Ibidem*, p. 33.

59. *Ibidem*, p. 34.

60. *Ibidem*, p. 38.

61. *Ibidem*, p. 52.

leur sécurité et à la qualité de leur rendement. Ce sont là les principaux progrès constatés lors de ce second chantier, progrès qui le distinguent du premier, même si le travail est toujours aussi éprouvant pour les organismes.

4.3. Quelles répercussions pour la vallée d'Hérens et ses habitants?

Aucun Hérensard n'a pu rester insensible aux révolutions engendrées par la construction du complexe de la Grande Dixence. Ces transformations eurent de l'incidence sur la vie quotidienne des familles, de même que sur les autorités communales. En effet, grâce à l'apport non négligeable des redevances hydrauliques, la commune d'Hérémente a pu investir pour améliorer ses infrastructures et maintenir sur son sol une population tentée par l'exode rural. Néanmoins, celui-ci s'est manifesté dès la fin du chantier, les ouvriers se retrouvant sans emploi étant contraints de quitter la commune⁶². Ce mouvement a été enrayé par l'implantation de l'usine Sodéco à la fin des années 1960, fournissant deux cents emplois à la population locale et environnante⁶³.

Une autre commune a grandement profité de l'apport de Grande Dixence. Evolène, avec les usines de Ferpècle et d'Arolla, voit des postes de travail se créer sur son territoire. De plus, le captage des eaux de la Borgne procure des redevances hydrauliques certes inférieures à celles de la commune d'Hérémente, mais fort appréciables pour les finances d'une commune de montagne. Le constat est le même pour Vex qui a su, notamment, négocier au prix fort le passage de la conduite forcée sur son territoire. Les communes de la rive droite ne touchent en proportion que de maigres revenus provenant de la concession des eaux de la Borgne.

62. Hérémente passe ainsi de 1'648 habitants en 1950, à 1'868 habitants en 1960 et seulement 1'484 en 1970. Cet état de fait s'explique par la fin des grands chantiers hydroélectriques. Cf: BETRISEY Géo: *Conception de développement de la région de Sion*. Saint-Léonard, juillet 1979, p. 43.

63. BOURDIN Alexandre: *Hérémente, son passé et notes sur le val d'Hérens*. Sion, Editions du Château, 1973, p. 28.

Les deniers publics ne sont pas les seuls à augmenter. Les familles dont le chef travaille sur le chantier bénéficient d'un salaire bienvenu pour améliorer le confort et l'alimentation de chacun. Auparavant essentiellement fondée sur une économie de subsistance, l'existence des montagnards passe à une économie de production. Le déclin agricole s'accélère⁶⁴, cette activité devenant de plus en plus fréquemment un appoint. Les grands chantiers hydroélectriques valaisans ont accéléré ce phénomène, dans un canton qui comptait quelques décennies de retard en la matière. Cette aisance matérielle constitue la révolution principale pour des populations habituées aux privations.

L'ouverture vers l'extérieur est la seconde conséquence. Le contact avec d'autres populations participe à l'évolution des mentalités, même si les ouvriers indigènes restent méfiants vis-à-vis des étrangers, par crainte de perdre leur emploi au profit de ces derniers. L'accès facilité à la plaine par la constante amélioration des voies de communications et la démocratisation progressive de l'automobile ne peuvent que favoriser les échanges économiques et personnels.

Mais Grande Dixence a aussi ses répercussions négatives, mises en exergue par des auteurs comme Jean Follonier, Maurice Chappaz ou Maurice Zermatten⁶⁵. Ce dernier, tout en reconnaissant les aspects bénéfiques du progrès, déplore la perte des valeurs traditionnelles que sont la terre, la famille, la religion et la patrie, au profit de l'aisance matérielle et de l'argent⁶⁶. Cette perte d'identité paysanne est un fait indéniable, mais n'est-ce pas une évolution heureuse pour une population éprouvée par un mode de vie harassant? Cette brusque accélération vers la modernité, au service de l'homme et de son bien-être, lui ouvre de

64. "Vous avez laissé à vos femmes la faux et la faucille; vous n'allez plus faire vos foins qu'en cachette, un moment, le samedi, et demain vous n'irez plus du tout. Travail de femmes. Vous vous gagnez de l'argent. Cf: ZERMATTEN Maurice: *L'eau de lumière. L'épopée de la construction d'un barrage*. Zurich, Editions Silva, p. 86.

65. LOGEAN Elisabeth, *op. cit.*, pp. 68-70.

66. Ces idées sont développées en détails dans plusieurs de ses ouvrages, notamment: ZERMATTEN Maurice: *L'eau de lumière, op. cit.*, pp. 82-92.

nouvelles perspectives de travail. Dès lors, les jeunes gens se tournent vers un apprentissage, délaissant leur village de montagne au profit de la plaine et de ses industries. C'est un autre aspect négatif d'un chantier de cette envergure qui a confiné nombre d'entre eux, qui auraient pu entreprendre des études, dans un métier manuel. En outre, l'exploitation du barrage nécessite beaucoup moins de main-d'œuvre que lors des années de construction, contraignant de nombreux Hérensards à quitter la vallée pour exercer leur métier.

Globalement, le gigantesque chantier de la Grande Dixence a eu plus de répercussions positives que négatives pour les communes hérensardes et leurs habitants. Pourvoyeuse d'emplois, d'argent frais et d'une technologie au service de la modernisation et du confort, l'exploitation hydroélectrique des eaux retenues par ce géant de béton provoque un bouleversement sans précédent dans l'existence d'autochtones rompus à la vie paysanne. Ce total changement de mode de vie a sans doute quelque peu contribué, en sortant les familles de leur condition paysanne séculaire, à l'exode rural qui s'amorce. Mais lui imputer la désertion des villages de montagne serait exagéré. Nul doute que cet exode se serait produit plus tôt, sans l'apport de ce chantier dont le mérite premier fut d'apporter aisance et confort à nombre de familles hérensardes.

5. Synthèse

Ici s'achève la première partie de notre recherche, retraçant environ un siècle de la vie hérensarde. Trois événements majeurs l'ont marquée, modifiant sensiblement les conditions d'existence de ses habitants. Le développement touristique, qui a débuté à Evolène au milieu du XIX^{ème} siècle, amorce ce processus de transformation, faisant basculer une population habituée à subsister grâce à ses propres produits agricoles, vers une économie de services fondée sur l'accueil de l'étranger. La nature n'est plus seulement source de vie, elle devient source d'image. On exploite ses beautés qui favorisent la venue de touristes adeptes de la randonnée, de l'alpinisme ou tout simplement de la contemplation. Ces personnes permettent

l'éclosion de vocations hôtelières et commerçantes au sein des communautés villageoises d'Evolène.

A ce premier apport extérieur qu'est le tourisme, succèdent les deux aménagements hydroélectriques successifs de la Dixence, sources de revenus pour les communes et pourvoyeurs d'emplois pour certains de leurs habitants. Evolène mais surtout Hérémence ont profité pleinement de ces deux chantiers qui marquent le second tournant vers la modernisation et l'ouverture de la vallée d'Hérens. La houille blanche et son exploitation prennent le relais du tourisme comme principaux palliatifs à une agriculture en déclin qui peine à nourrir les nouvelles générations du fait de l'exiguïté des propriétés. La fin de ces deux chantiers marque un coup d'arrêt brutal pour certaines communes hérensardes qui voient leur population diminuer sensiblement⁶⁷. Les années 1940 avaient vu un regain de l'agriculture, l'angoisse de la guerre et de ses privations aidant. Trente ans plus tard, les ouvriers émigrent vers la plaine, s'engageant dans des industries en constante expansion. Des solutions sont recherchées pour remédier à cet exode qui devient de plus en plus préoccupant. Chaque commune développera sa stratégie propre. Evolène se concentrera sur l'exploitation touristique, sa tradition étant déjà bien établie, et cherchera de plus en plus à encourager l'essor d'un tourisme hivernal, en complément de l'offre estivale. Vex suivra une voie parallèle, jouant à fond la carte d'un tourisme hivernal fondé sur un tourisme parahôtelier, avec le développement de la station intégrée de Thyon 2000. Hérémence, devenue grâce aux retombées financières de Grande Dixence la commune la plus riche de la vallée, s'oriente vers le développement industriel, comme le démontre l'implantation des usines Sodéco et E.A.B.

Les quatre communes de la rive droite restent les parents pauvres du développement de la vallée. Quelques entreprises de construction s'y créent, quelques familles vivent encore

67. Les communes les plus touchées sont naturellement Hérémence qui passe de 1'868 habitants en 1960 à 1'484 en 1970 et Evolène dont la population régresse de 383 unités durant la même période, passant de 1'786 habitants en 1960, à 1'403 dix ans plus tard. Cf: EVEQUOZ Jean-Yves: *Démographie et développement touristique*, op. cit., p. 192.

totale de l'agriculture. Le secteur touristique en est tout juste au stade des projets, les communes peinant à s'unir pour développer ce créneau. La majeure partie des habitants se rend chaque jour en plaine pour travailler. La migration pendulaire devient la caractéristique principale de communes restées de longues années à l'écart du développement touristique et économique, principalement pour des raisons géographiques.

Nous reviendrons en détail sur le développement tardif de la rive droite de la Borgne, au sein de la troisième partie de notre travail de recherche. Avant cela, nous nous concentrerons sur l'essor touristique hivernal du haut val d'Hérens, à travers les stations évolénardes.

DEUXIEME PARTIE:

le tourisme hivernal du haut val d'Hérens

La région du haut val d'Hérens, sise sur la commune d'Evolène, englobe trois stations hivernales d'envergure différentes: Arolla, La Forclaz - La Sage et Evolène. Cette seconde partie cherche à analyser les étapes du développement de ces trois stations, à mettre en évidence leurs atouts et leurs difficultés, de même que les personnalités impliquées dans leur construction, leur essor et leur gestion. Mettant à profit les archives et les témoignages récoltés, nous tenterons de dresser le portrait de cette région à la vocation touristique ancrée depuis plusieurs générations. En effet, les stations de la commune d'Evolène ne se sont pas lancées aveuglément dans le tourisme hivernal. Bénéficiant d'infrastructures hôtelières centenaires et de chalets construits pour le tourisme estival, Evolène possède des atouts non négligeables en vue d'un essor touristique orienté vers la conquête des champs de ski.

Les années 1960 jettent les premières banderilles. Des petits téléskis sont construits aux abords du village d'Evolène. Le télésiège du Tsaté, à mi-chemin entre les villages de La Sage et de La Forclaz, est mis en service en 1965. Arolla prend également son envol. 1967 voit la naissance de la société des remontées mécaniques des Fontanesses¹ et du premier skilift, Fontanesses I. Ces trois stations, géographiquement séparées de plusieurs kilomètres, auront chacune leur développement propre. Les tentatives de collaboration seront très rares, chacune étant désireuse de miser sur ses atouts et d'attirer une clientèle différenciée. Evolène sera la dernière à se développer. Elle doit attendre 1980 pour voir se concrétiser ses vues expansionnistes vers Artsinol, présentes dans l'esprit des pouvoirs politiques locaux depuis 1965². Son destin est lié d'emblée à la station voisine de Thyon 2000 qui, en participant financièrement de manière conséquente au projet de Télé Evolène³, pense à une possible liaison entre les deux domaines skiables. Mais les difficultés de la dernière née des stations valaisannes, principalement sur le plan financier, de même que les oppositions des défenseurs

1. Son acte de naissance date précisément du 28 janvier 1968 et consacre la nouvelle vocation hivernale de la station d'Arolla. Cf: "Arolla - printemps, été, hiver..." In: *Treize Etoiles*, mars 1968, p. 22.

2. Archives de Télé Evolène, (ci-après, ATEV), Prospectus de fondation d'une société anonyme et invitation à souscrire, 25 février 1965.

3. Télé Thyon s'engage pour 850'000 francs dans la société évolénarde lors de sa fondation. Cf: ATEV, Liste des souscripteurs, 1980, p. 6.

de la nature, auront rapidement raison de ces projets. Nous y reviendrons au sein du chapitre III de cette seconde partie qui concernera Evolène.

Mais tout d'abord, partons à la rencontre de celle qui est une des pionnières de la vallée, au même titre que Les Collons - Thyon 2000, la station d'Arolla⁴, sise dans le vallon du même nom, au fond du val d'Hérens.

I. Arolla: une pionnière dans la vallée

Arolla peut être considérée comme une des pionnières des stations d'hiver hérensardes. Avant elle, seul Les Collons - Thyon 2000 possédait deux téléskis construits par les frères Theytaz au début des années 1950⁵. Thyon se lance véritablement dans un développement d'envergure à la fin des années 1960, avec la réalisation des téléskis "Collons - Cabane de la JOC" et "Trabanta - Les Crêtes de Thyon" et du télésiège "Collons - Trabanta", mis en service en 1967. Partant du principe que la station de Thyon 2000 n'est pas totalement ancrée géographiquement dans le val d'Hérens, de part son ouverture rapide vers ses voisines de Veysonnaz⁶ et Nendaz, nous pouvons dire qu'Arolla est la première station hivernale absolument hérensarde. Pourquoi un tel développement dans un site dont l'accès hivernal est si difficile, par une route étroite, fortement exposée aux risques d'avalanches? Son altitude élevée est son premier atout, doublé par la volonté de tout un village qui se mobilise en faveur d'un projet jugé indispensable pour compléter une offre estivale centenaire⁷, centrée sur l'alpinisme et les randonnées en montagne.

4. Pour une visualisation des installations du domaine skiable d'Arolla, nous vous renvoyons à la carte 1: 25'000 et à l'infographie fournies en annexe de ce travail.

5. "Au pied des Crêtes de Thyon: Cinq communes réunies pour un aménagement touristique d'envergure". In: *Le Confédéré*, 6 décembre 1969.

6. Le télécabine construit en 1962 donne accès au domaine skiable du cône de Thyon. Cf: *Ibidem*.

7. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, nous vous renvoyons à la première partie de notre recherche et plus particulièrement au point 2 qui traite des débuts du tourisme à Evolène.

Les grandes étapes de ce développement, amorcé à la fin des années 1950, de la première installation inaugurée en 1967 au projet du Mont Dolin réalisé tout récemment, feront l'objet du premier point de ce chapitre consacré à Arolla. Le second mettra l'accent sur les personnes impliquées dans cette entreprise, et sur le soutien de Grande Dixence qui exploite une usine de pompage à Arolla depuis le milieu des années 1960. Enfin, le troisième et dernier point se focalisera sur ce qui fait la particularité de la station d'Arolla, sa gestion familiale, notamment par la famille Anzévui, propriétaire de l'hôtel du Mont Collon depuis sa construction en 1872⁸.

1. Les grandes étapes du développement

Nous pouvons diviser le développement des remontées mécaniques d'Arolla en quatre étapes significatives qui seront relatées dans les quatre sous-points ci-dessous. De l'ambitieux projet de M. Rodolphe Tissières à la fin des années 1950, à la première réalisation concrète, le télésiège de Fontanesses I en 1967, puis la seconde extension du domaine skiable avec l'installation de Fontanesses III en 1982, et enfin les projets actuels et futurs, nous tenterons de dresser un portrait réaliste des grandes phases de l'essor hivernal d'Arolla. Pour cela, nous nous appuierons principalement sur des articles de journaux de l'époque et sur le témoignage de M. Vincent Anzévui, actuel président de la société des remontées mécaniques des Fontanesses. Peu de sources écrites ont été mises à notre disposition, nous contraignant à laisser certaines questions en suspens. Nous tenterons malgré tout d'élaborer des hypothèses pour éclairer, dans la mesure du possible, les parties restées dans l'ombre.

8. PIROTTA Valérie: *op. cit.*, p. 46.

1.1. L'ambitieux projet de Rodolphe Tissières (1957-1958)

Promoteur de Télé Verbier qu'il lance en 1950⁹, l'avocat martigneraïn Rodolphe Tissières sera à la base de l'ambitieux projet touristique du "Grand Carré" qui se propose de relier Nax, Evolène, Grimentz et Vercorin par des remontées mécaniques, démarche qu'il lancera à la fin des années 1960 et sur laquelle nous reviendrons au sein du chapitre consacré au développement touristique de la commune de Saint-Martin. L'amoureux de la montagne qu'est M. Rodolphe Tissières élaborera, en 1957-1958, un projet de remontées mécaniques dans le vallon d'Arolla qui, à l'époque, n'est relié aux Haudères que par un sentier muletier, jusqu'à l'achèvement de la route en juillet 1960¹⁰. M. Tissières collabore avec M. Anzévi, propriétaire de l'hôtel Mont Collon et père de MM. Marius et Vincent Anzévi, actuels secrétaire et président de la société de remontées mécaniques des Fontanesses. MM. Anzévi et Tissières mandatent un groupe d'architectes genevois, dans l'idée de construire un téléphérique amenant les skieurs au sommet du Pigne d'Arolla, à 3800 mètres d'altitude¹¹. Cette tentative ambitieuse et spectaculaire a échoué suite au recours du Club Alpin Suisse (ci-après, CAS) et des moyens financiers importants qu'il aurait fallu débloquer. Déçu par cet échec, M. Rodolphe Tissières s'est retiré du projet, car il ne pouvait probablement pas concevoir un développement d'Arolla sans l'exploitation de la descente du Pigne qui lui assurait une ouverture printanière tardive. De plus, parvenir à une telle hauteur serait totalement inédit, du moins en Valais central et donc un atout publicitaire de premier plan pour le lancement d'une nouvelle station.

Néanmoins, ce projet pouvait déjà compter sur le soutien de la population d'Arolla qui, vivant essentiellement du tourisme estival, approuvait totalement un essor hivernal qui lui

9. FAVRE Gilberte: "Rodolphe Tissières, bourlingueur et pionnier du tourisme valaisan". In: *Treize Etoiles*, mai 1979, pp. 26-27.

10. Pierre-Simon F.: "Une route forestière ouvre le beau vallon d'Arolla au tourisme". In: *Feuille d'Avis du Valais*, 20 juillet 1960.

11. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévi, janvier 2003.

assureraient de nouveaux revenus, permettant la rénovation d'hôtels construits, pour la plupart, à la fin du XIX^{ème} siècle. Mais il aurait nécessairement fallu compter sur des capitaux extérieurs pour une réalisation de cette envergure, les moyens financiers des hôteliers de la région étant largement insuffisants pour mener à bien cette liaison vers le Pigne d'Arolla.

1.2. Première réalisation: Fontanesses I (1967-1968)

Les promoteurs d'Arolla laissent reposer le projet quelques années, hésitant à se relancer dans une aventure touristique à l'issue aléatoire. Entre temps, la route est achevée, favorisant l'arrivée de plus en plus nombreuse de touristes dans la station. La clientèle est essentiellement composée d'alpinistes et de sportifs, ainsi que de quelques familles qui apprécient les charmes sauvages de ce fond de vallée. Les onze kilomètres de route asphaltée qui relient les Haudères à Arolla rendent cette dernière plus facilement accessible, ce qui contribue à son essor toujours plus rapide.

Les hôteliers en sont pleinement conscients et songent de plus en plus sérieusement à relancer l'idée d'un développement des remontées mécaniques. En 1967, MM. Marius Anzévi et Henri Trovaz remettent l'ouvrage sur le métier. Un comité indigène décide de la construction du premier téléski de Fontanesses, *"qui mène les skieurs de 2000 à 2650 mètres d'altitude, avec un débit horaire de 600 personnes"*¹². Cette installation connaît, durant l'hiver 1967-1968, une fréquentation exceptionnelle, puisque 75'000 skieurs l'empruntent. Ce succès encourage les promoteurs à aller de l'avant et, dès l'année suivante, deux nouveaux skilifts sont érigés afin de compléter l'offre en équipements de sports d'hiver. Il s'agit *"du skilift Arolla - Guitza d'une longueur de 750 mètres (270 mètres de dénivellation) avec un débit horaire de 800 personnes et du skilift hôtel de La Tsa - mayens d'Arolla, d'une longueur de*

12. BORGEAUD Georges: "Arolla station d'été renommée forge son avenir hivernal". In: *Nouvelliste et Feuille d'Avis du Valais*, 1er octobre 1968.

620 mètres (190 mètres de dénivellation) avec un débit horaire de 500 personnes"¹³. Cette dernière installation est un complément de Fontanesses I, son arrivée étant fixée en parallèle avec le départ du skilift de Guitza, alors que son départ se situe à l'entrée de la station d'Arolla, à la hauteur de l'hôtel de la Tsa.

Pendant près de quinze ans, Arolla comptera trois téléskis desservant les pistes avec une bonne qualité d'enneigement, du fait de l'altitude et de l'orientation est des pentes. Quelques inconvénients, résultant d'un risque d'avalanches localisé, de la nature du sol recouvert de pierriers, principalement dans la partie inférieure du domaine skiable, et de la température extrêmement basse au cœur de l'hiver, mettent un bémol à l'attrait hivernal d'Arolla. Néanmoins, cela n'empêche point cette dernière de réaliser 47% de ses nuitées durant la saison précitée¹⁴, ce qui représente un apport non négligeable pour une économie locale centrée en majorité sur l'activité touristique. Les dirigeants de la société des remontées mécaniques des Fontanesses envisageaient, dès l'achèvement de la première étape, la réalisation d'un télésiège "*qui permettrait d'atteindre le col de la Guitza (2900m.), réalisant à la fois la colonne vertébrale de l'équipement de ces champs de ski et une importante attraction estivale*"¹⁵. Son financement n'étant pas assuré, les promoteurs d'Arolla ont préféré y renoncer, privilégiant la prudence, indispensable à la pérennité de la société, et surtout la volonté de laisser son contrôle en mains locales. En outre, son tracé étant exposé aux dangers d'avalanches, l'OFT a refusé la demande de concession en 1978¹⁶.

13. *Ibidem*.

14. BETRISEY Géo: *Etude de l'aménagement du domaine skiable de Saint-Martin*. Rapport intermédiaire, avril 1981, p. 6.

15. BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. Saint-Léonard, août 1977, p. 15.

16. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévi, janvier 2003.

1.3. Le télésiège de Fontanesses III (1982)

C'est ainsi que la société maintient ses trois installations légères durant quatorze saisons. L'actuel président, M. Vincent Anzévi, conscient de la faible rentabilité du télésiège hôtel de la Tsa - mayens d'Arolla, envisage son déplacement à la fin des années 1970. En effet, ce skilift est très peu utilisé, car la piste de descente n'est pas de bonne qualité et la liaison avec le reste du domaine skiable problématique. Néanmoins, il permet la desserte de l'hôtel de la Tsa de façon directe, les clients de cet établissement n'ayant pas besoin de se rendre au cœur de la station pour accéder aux pistes. Cela créa d'ailleurs quelques remous au sein de la direction de la société, les propriétaires de l'hôtel de la Tsa accusant le président Anzévi de vouloir s'attirer plus de clients au détriment de leur commerce. L'installation tournera finalement deux heures par jour, selon la demande, durant deux hivers, avant son démontage et sa reconstruction à proximité du télésiège de Fontanesses I où sa nouvelle vocation sera d'ouvrir une piste destinée aux skieurs débutants¹⁷.

M. Vincent Anzévi, architecte de métier, a repris l'affaire hôtelière de son père, trois ans après le décès de ce dernier, au milieu des années 1970, car la mise en location n'apportait pas la satisfaction escomptée aux héritiers. En 1972-1973, il reprend le secrétariat de la société des remontées mécaniques des Fontanesses, puis la présidence en 1976-1977, fonction qu'il occupe encore actuellement¹⁸. C'est sous sa présidence que se réalisera, suite à l'échec du projet de télésiège, la seconde étape de l'expansion de la station d'Arolla, le télésiège de Fontanesses III, en 1982. Arolla poursuit donc son équipement *"afin de desservir cet incomparable secteur skiable des Fontanesses et pour offrir à la clientèle de la station de très beaux champs de ski"*¹⁹. Ce quatrième télésiège, réalisé d'octobre 1981 à février 1982, part du

17. *Ibidem*.

18. *Ibidem*.

19. "Inauguration du télésiège Fontanesses III Arolla: joie, reconnaissance et fierté". In: *Le Nouvelliste*, 29 mars 1982.

point d'arrivée de celui de Fontanesses I et amène les skieurs à près de 3'100 mètres d'altitude. Sa longueur est de 1'800 mètres, sa dénivellation de 450 mètres. Son débit horaire est égal à celui de Fontanesses I, soit 600 personnes à l'heure²⁰. Cette nouvelle installation complète efficacement le domaine skiable existant et son coût est bien moindre comparé au télésiège projeté précédemment.

Les années 1980 ne voient plus de grands bouleversements. Aucune nouvelle extension n'est envisagée par les dirigeants, la clientèle semblant satisfaite du domaine skiable proposé. Un nouvel équipement deviendra nécessaire dans les années 1990, nécessitant plusieurs centaines de milliers de francs d'investissements. En effet, suite à quelques hivers où le manque de neige s'est fait sentir au bas des pistes, en particulier en début et en fin de saison, les promoteurs furent contraints d'aménager un réseau d'enneigement artificiel avec prise d'eau dans la galerie existante du glacier des Ignes. Une réalisation discrète et "*quasi artisanale*"²¹, avec le soutien de Grande Dixence, permet d'éviter les problèmes auxquels se heurtent ces installations habituellement -longue procédure d'autorisation, nombreux recours écologistes...-, même si ce comportement est à la limite de la légalité.

1.4. Les projets actuels et futurs

Toujours emmenée par son président, M. Vincent Anzévui, tenancier de l'hôtel Mont Collon, la station d'Arolla est actuellement dans une situation financière saine, du fait de sa politique d'extension empreinte de sagesse. En 2000-2001, un nouveau télésiège est venu compléter l'offre qui, actuellement, se monte à cinq télésisges et un babylift. Le télésiège de La Remointze, d'un coût approximatif de 500'000 francs, ouvre de nouvelles pistes sur les contreforts du Mont Dolin. Long de 650 mètres, il permet de désengorger quelque peu le

20. "Arolla: une 4ème installation de remontées mécaniques". In: *Le Nouvelliste*, n°258, 1981 (début novembre).

21. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévui, janvier 2003.

télési de Fontanesses III. Les autorisations de construire n'ont pas posé de problèmes majeurs, cette installation étant un complément de celles déjà existantes. Située bien au-dessus de la limite supérieure des forêts, son impact sur le paysage est d'autre part relativement modeste. C'est la dernière réalisation en date de la station d'Arolla qui, à l'heure actuelle n'entrevoit plus la construction de remontées mécaniques lourdes, les échecs successifs du téléphérique du Pigne d'Arolla en 1957-1958, et celui plus récent du télésiège en 1978, suite au refus de l'OFT, doublés du coût de plus en plus important de telles infrastructures, incitent les dirigeants à la sagesse²².

Néanmoins, tout développement n'est pas achevé. M. Vincent Anzévi nous a confié qu'il projetait, dans les années à venir, de doubler son installation de base, soit le télési de Fontanesses I, pour éviter une attente prolongée au bas des pistes, particulièrement lors des périodes de forte affluence. Cette installation, un télési naturellement, permettrait d'amener les skieurs plus rapidement en haute altitude. Ces derniers pourraient dès lors se répartir sur les installations supérieures de Fontanesses III et de La Remointze, l'étendue des pistes évitant ainsi les embouteillages.

Voilà relatées en quelques pages les étapes significatives du développement de la station hivernale d'Arolla, depuis sa fondation officielle, le 28 janvier 1968²³, aux réalisations plus actuelles, comme l'installation d'enneigement artificiel ou le récent télési de La Remointze. Nous aurions souhaité procéder à une analyse plus profonde de chacune d'elles, mais le manque de documents à notre disposition ne nous a pas permis d'analyser en détail les procédures d'octroi de concessions ou les questions de financement qui auraient apporté quelques précisions étayant la recherche. Malgré tout, venons-en maintenant aux principaux acteurs de ce développement touristique et aux conditions de sa mise en œuvre, à la fin des années 1960.

22. *Ibidem*.

23. "Arolla - printemps, été, hiver...". In *Treize Etoiles*, mars 1968, p. 22. En annexe, nous trouvons l'acte de naissance de la station hivernale d'Arolla, daté du 28 janvier 1968.

2. Une volonté concertée des hôteliers

A l'origine, le développement d'Arolla aurait pu prendre une tournure bien plus conséquente. En effet, l'installation d'un téléphérique au Pigne d'Arolla aurait pu, en un coup d'éclat, rendre la station célèbre dans le monde entier, risquant de provoquer une rapide sous-capacité des infrastructures hôtelières existantes²⁴. Cet échec consommé, les hôteliers de la station reviennent à une politique plus raisonnable, conscients que s'ils désirent conserver la maîtrise du développement touristique et immobilier de la station, ils se doivent de favoriser un essor modéré, par étapes, selon les ressources financières à leur disposition. Sous la présidence de l'un des leurs, M. Henri Trovaz, les hôteliers se muent en promoteurs de l'essor touristique hivernal de leur station, déjà renommée pour ses sommets et son décor de haute montagne. En été 1967, les familles propriétaires des sept hôtels de la station mettent toutes une somme d'argent à disposition de la société de remontées mécaniques des Fontanesses. Le reste des capitaux est difficile à trouver, car il faut inévitablement rechercher des investisseurs extérieurs. Un soutien bancaire, dont nous ne connaissons pas le montant exact, sera accordé par la Caisse d'Epargne. De son côté, Grande Dixence, qui exploite depuis quelques années une station de pompage à Arolla, apporte aussi son soutien financier au projet de remontées mécaniques. Néanmoins, la majorité des actions reste en mains des habitants d'Arolla qui ont toujours détenu plus du 50% des parts de la société²⁵.

Cela se conçoit par le désir de ceux-ci de rester les maîtres chez eux et de ne pas voir affluer des investisseurs étrangers qui leur feraient de la concurrence. La maîtrise du développement touristique permet aux familles d'Arolla de contrer d'éventuels spéculateurs qui pourraient provoquer un essor démesuré de la station. La commune d'Evolène n'a pas investi dans ce projet de remontées mécaniques qui reste très endogène, centré sur des acteurs

24. La station d'Arolla compte, en 1968, 300 lits hôteliers répartis dans sept établissements. Cf: *Le Nouvelliste*, *op.cit.*, 1er octobre 1968.

25. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévi, janvier 2003.

villageois, une société, Grande Dixence, qui possède une usine dans cette localité, et un crédit bancaire. Difficile de réaliser un développement plus cloisonné... Mais cette option a indéniablement présenté nombre d'avantages pour la station d'Arolla, qui s'est agrandie à la mesure de ses moyens, conservant son authenticité et son charme estival, en ne sacrifiant pas tout à la construction de gigantesques immeubles et à des installations mécaniques coûteuses, à la rentabilité plus que précaire.

2.1. Mise en œuvre relativement aisée

De ce fait, la mise en œuvre a été relativement aisée. Les capitaux mis à disposition dans un premier temps se montaient à environ 350'000 francs. Une première augmentation de 400'000 francs du capital social de la société fut nécessaire pour financer la construction des deux autres skilifts en 1968²⁶. Cela est possible grâce au dynamisme et à la volonté commune des hôteliers qui voyaient dans ce développement la chance de s'ouvrir à un nouveau tourisme permettant la rénovation d'établissements devenus, avec le temps, de plus en plus inconfortables. Aucune entrave d'envergure ne se dressa devant ce projet de construction bien étudié. Les terrains étaient tous la propriété des habitants d'Arolla, en particulier de la famille Anzévui de l'hôtel Mont Collon et des tenanciers de l'hôtel du Kurhaus. Le reste se trouvait sur le territoire des alpages dont les consorts, majoritairement impliqués dans l'activité touristique, accordaient avec très peu de réserves les autorisations de passage.

Arolla possédait également un atout de taille pour une station d'hiver: son altitude de 2'000 mètres. En effet, aucun défrichement d'envergure n'était nécessaire, si ce n'est la coupe de quelques arolles, pour construire le télésiège projeté dont les premiers mètres se situent dans une forêt clairsemée. L'impact sur le paysage de ces installations fut bien moindre que celles projetées à Saint-Martin ou Nax, lesquelles nécessitèrent le sacrifice de plusieurs hectares de

26. BORGEAUD Georges: "Arolla station d'été renommée forge son avenir hivernal". In: *Nouvelliste*, 1er octobre 1968.

forêts²⁷ et dont l'impact sur le paysage, sans être aussi conséquent que celui de la piste de l'Ours, est néanmoins à relever. De plus, en démarrant plus de dix ans avant les trois autres projets d'essor touristique hivernal que nous analyserons au cours de cette recherche, Arolla se développa avant la montée en puissance des organismes écologistes. Cela lui évita nombre de procédures, d'études d'impact et de recours qui seront l'apanage d'Evolène, de Saint-Martin et surtout de Nax. En outre, la politique fédérale d'octroi de concessions était alors beaucoup plus souple que dans les années 1980, car ce n'est qu'en 1978 que la loi devint plus sévère, afin d'éviter une trop forte mécanisation des Alpes.

Arolla lança donc son projet au meilleur moment, évitant toutes les tracasseries administratives et les soucis liés à l'environnement. Cela n'empêcha pas son comité d'initiative, exclusivement indigène, de voir l'avenir avec discernement et de ne pas se lancer dans des projets bouleversant la tradition de l'endroit. C'est ainsi que les constructions immobilières se poursuivirent à un rythme normal, les immeubles locatifs avec vente par appartement ne devenant pas légion, "*leur nombre étant déjà arrêté maintenant*"²⁸. Conserver la renommée de la station d'été tout en s'équipant pour le tourisme hivernal et le ski alpin en particulier, fut l'objectif avoué d'un comité d'initiative entièrement local: "*M. Henri Trovaz, président; M. Marius-Alfred Anzévi, premier secrétaire; Mme Mona Weatherill-Slez, deuxième secrétaire; Mme Josiane Bracci-Anzévi, MM. René Masson, Maurice Anzévi, Jean Anzévi, Francis Follonier et Joseph Pralong, membres*"²⁹.

Voilà pour le démarrage de la station à la fin des années 1960 qui, en s'appuyant sur les forces et les personnalités de l'endroit directement concernées par cet essor, a permis de conserver un cachet et une âme à cette station d'altitude à la tradition touristique estivale plus que centenaire.

27. Pour plus de détails, nous vous renvoyons à la troisième partie de ce travail qui traite des projets de ces deux communes de la rive droite de la Borgne.

28. BERGEAUD Georges: "Arolla station d'été renommée forge son avenir hivernal". In: *Nouvelliste*, 1er octobre 1968.

29. *Ibidem*.

2.2. Le soutien de Grande Dixence

Cet essor n'aurait jamais pu se réaliser si aisément sans le soutien de Grande Dixence. Sa première contribution directe en faveur du tourisme a été la construction de la route, achevée en juillet 1960. L'ancien sentier muletier ne permettant pas d'acheminer les machines indispensables aux travaux d'aménagement hydroélectrique, EOS-Grande Dixence décida de construire une artère asphaltée de onze kilomètres entre Les Haudères et Arolla, permettant une liaison directe avec le site de la future usine de pompage de la société³⁰. Cette ouverture profita à l'industrie touristique d'Arolla dont l'accès devint plus aisé pour tout un chacun. Avec la route, les hôteliers purent transporter plus facilement leurs marchandises depuis la plaine. L'accès à Arolla se démocratisa et ne fut plus réservé qu'aux seuls sportifs, ce qui amena un surplus de clientèle qui fit la joie des commerçants de ce fond de vallée entouré de sommets majestueux. Arolla s'ouvrit ainsi à de nouveaux hôtes potentiels, les familles et les personnes âgées complétant les sportifs purs que sont les alpinistes ou les randonneurs de haute montagne.

Ajouté à l'accès routier, dont Grande Dixence et son usine de pompage ont permis ou du moins accéléré la réalisation, l'exploitant hydroélectrique apporta également un soutien financier conséquent dès le départ, selon le témoignage du président actuel de la société des remontées mécaniques des Fontanesses, M. Vincent Anzévui. Cet apport, que nous n'avons pu chiffrer précisément, a dû probablement se monter à plus de 100'000 francs lors de la naissance de la société, si l'on en croit les informations recueillies. Grande Dixence est sans conteste le plus grand pourvoyeur financier extérieur au tissu hôtelier d'Arolla. Les relations entre elle et les exploitants des remontées mécaniques sont naturellement qualifiées d'excellentes par M. Vincent Anzévui. Le soutien financier se double ainsi de collaboration et d'échanges de bons procédés entre les deux sociétés. Par exemple, les ouvriers de Grande

30. Pierre-Simon F. "Une route forestière ouvre le beau vallon d'Arolla au tourisme". In: *Feuille d'Avis du Valais*, 20 juillet 1960.

Dixence sont déplacés en dameuse vers les galeries durant l'hiver. Ces machines procèdent ainsi au dégagement des portes d'accès souvent obstruées par la neige. En contrepartie, Grande Dixence fournit gratuitement l'eau de ses galeries pour les canons à neige, devenus indispensables pour assurer un bon enneigement au bas des pistes ces dernières saisons³¹.

D'excellentes relations, des services mutuels rendus et un soutien financier conséquent lors du lancement de la société, les remontées mécaniques d'Arolla peuvent compter sur un partenaire de choix avec la contribution de Grande Dixence. Nous aurions souhaité approfondir ces relations pour éventuellement y déceler quelques failles, mais il aurait fallu pour cela avoir accès à des documents qui n'ont, à notre grand regret, pas été mis à notre disposition.

2.3. Rester raisonnable pour subsister

La grande qualité de la station d'Arolla est d'avoir su vivre et s'étendre selon ses moyens, sans précipitation et sans céder à d'éventuels spéculateurs. Préférant mettre en exergue ses atouts naturels -ses sommets prestigieux, son cadre alpin d'exception et sa faune et sa flore préservées, plutôt que de lourdes infrastructures défigurant le paysage et modifiant irrémédiablement le visage de la station-, Arolla n'est pas tombée dans le piège de la démesure. Sa politique de construction en est le meilleur exemple. La décision rapide de limiter le nombre d'immeubles locatifs³² et le souhait du comité d'initiative de conserver le cachet et la beauté de la station d'Arolla font partie de cette politique empreinte de sagesse, que ces hôteliers ont su mettre en œuvre. Avoir su raison garder, s'appuyer à la fois sur des atouts estivaux (sentiers pédestres, randonnées, alpinisme...) et hivernaux (ski alpin, ski de

31. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévui, janvier 2003.

32. BORGEAUD Georges: "Arolla station d'été renommée forge son avenir hivernal". In: *Nouvelliste*, 1er octobre 1968.

fond, randonnées en peaux de phoque...) lui a permis de conserver son équilibre tant économique qu'écologique.

Mais la preuve la plus significative de cette politique teintée de sagesse, c'est la renonciation à des installations mécaniques de type lourd, qui certes auraient pu donner un nouvel élan à la station, mais qui auraient surtout entraîné un endettement difficile à surmonter pour une société de remontées mécaniques de cette taille. En effet, avec un chiffre d'affaires moyen de 850'000 à 900'000 francs ces dernières saisons³³, Arolla ne peut pas se permettre de folies et doit dégager des priorités. C'est le sacrifice indispensable pour subsister et maintenir l'affaire dans les mains des autochtones. Evidemment, cette politique sera jugée frileuse par certains, qui se diront qu'Arolla, avec la construction, à la fin des années 1950 ou même plus tard du téléphérique du Pigne, aurait pu connaître une renommée semblable aux grandes stations comme Zermatt, Saas Fee ou Verbier. Cela ne s'est pas produit et Arolla et ses hôtes en bénéficient probablement actuellement, en prônant un type de tourisme axé, surtout en été, sur les valeurs naturelles. La descente du Pigne d'Arolla est, elle, exploitée par des guides de la région qui accompagnent les clients désireux de pratiquer le ski héliporté. Ce créneau n'aurait pu être mis en valeur si ce sommet avait été rendu accessible par le biais d'une installation mécanique.

Avoir su et savoir encore rester raisonnable aura permis à la station d'Arolla de subsister et de se développer pas à pas, sans faire de vagues. Sa taille modeste, ses installations légères, ses pistes naturellement intégrées qui n'ont nécessité que peu d'aménagements et la chance de se situer à plus de 2'000 mètres d'altitude, constituent ses principaux atouts. Avoir su les faire fructifier n'est pas le moindre des mérites du comité d'initiative et de ses successeurs qui ont gardé leur ligne de conduite sans céder aux sirènes du gigantisme. Bien sûr, cette option peut aviver quelques regrets, les potentialités n'étant pas

33. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévui, janvier 2003.

toutes développées, mais cela a peut-être été bénéfique pour des hôtes estivaux recherchant en priorité un cadre naturel et montagneux.

3. Une station à part

Les atouts naturels préservés d'Arolla, sa politique réaliste d'expansion immobilière et la sagesse des dirigeants de la société de remontées mécaniques, qui ont toujours été des hôteliers de la localité, font vraiment d'Arolla une station à part dans le concert des stations valaisannes. En effet, son développement est resté, depuis plus de trente-cinq ans, aux mains de ses habitants, qui ont toujours détenu plus du 50% des actions. Cela constitue la particularité mais aussi la force de cette station qui a su ne pas vendre son âme de lieu de séjours estivaux au profit d'un essor axé exclusivement sur l'hiver qui a conquis tellement de régions lors des décennies fastes de ce développement, 1960-1970. A qui pouvons-nous attribuer le mérite du maintien de cette particularité? Une gestion familiale mêlée à la tradition séculaire de la haute montagne expliquent cette option, qui était la seule envisageable pour ne pas sombrer ou devoir abandonner ses prérogatives au profit d'investisseurs extérieurs.

3.1. Une gestion familiale

Une gestion familiale, souvent gage de stabilité, est mise en place dès le départ. La famille Anzévui du Mont Collon et son homologue du Kurhaus marquent le comité d'initiative de leurs empreintes. La famille Anzévui, dont le père était l'un des initiateurs de l'ambitieux projet du téléphérique du Pigne en 1957-1958, a marqué de sa présence constante le Conseil d'administration de la société. Son fils, M. Marius Anzévui, a occupé la fonction de secrétaire de la société dès sa fondation. Il occupe encore actuellement ce poste, qu'il avait

laissé, de 1972 à 1976, à son frère Vincent³⁴. Ce dernier a pris la présidence de la société des Fontanesses en 1976 et ne l'a plus quittée, traduisant l'omniprésence de la famille Anzévui et son rôle primordial dans la gestion du tourisme hivernal d'Arolla. Entourés des hôteliers de la station et de ressortissants du lieu, les frères Anzévui peuvent en toute quiétude engager la société sur la voie d'un développement raisonnable et discret, gage de sa réussite et de sa pérennité.

Cette gestion familiale n'est même pas contestée par un engagement communal. En effet, aucune aide financière significative n'est accordée par la commune aux promoteurs d'Arolla. Les relations avec les autorités communales restent courtoises, sans plus³⁵. Celles-ci concèdent sans problème majeur les droits de passage pour les téléskis de l'hôtel de la Tsa et de Guitza qui se trouvent en partie sur son territoire³⁶. Leur apport financier se fera attendre jusqu'à ces dernières années où, pour la première fois, selon le témoignage de M. Vincent Anzévui, la commune d'Evolène a pris des parts de la société. Ce changement d'optique est probablement lié aux difficultés financières de Télé Evolène et aux menaces de fermeture qui pèsent sur elle³⁷. La commune s'est peut-être rendue compte qu'il fallait aider Arolla qui elle, du fait de sa situation saine et surtout de son altitude, pourra continuer l'exploitation de son domaine skiable durant de longues années.

3.2. La tradition de la haute montagne

Arolla peut également se reposer sur une tradition que lui envient les stations voisines, celle de la haute montagne. Les alpinistes et les randonneurs se rendront toujours à Arolla

34. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévui, janvier 2003.

35. *Ibidem*.

36. Archives de la commune d'Evolène (ci-après, ACEV), Protocole de la séance du Conseil communal, 15 juin 1968.

37. Pour plus de détails à ce sujet, nous vous renvoyons au chapitre III de cette deuxième partie, consacré à la station d'Evolène.

pour gravir les sommets des alentours, comme le Mont Collon (3'630 m.), le Pigne d'Arolla (3'800 m.) ou encore la Dent Blanche (4'357 m.) située elle au sommet du vallon voisin de Ferpècle. Cette tradition a été préservée par les habitants d'Arolla qui n'ont pas tout axé sur le développement des remontées mécaniques, mais ont maintenu la vocation première de cette station située au centre d'un cirque alpin de premier plan, celle de l'alpinisme. Tout est fait pour que cette activité subsiste. La présence de plusieurs cabanes -notamment la cabane des Vignettes, celles des Dix, des Aiguilles Rouges, de Bertol ou encore de la Tsa-, gérées par le Club Alpin Suisse sur les hauts d'Arolla est là pour le prouver. Ces dernières sont le point de départ idéal de nombreuses ascensions ou l'étape indispensable pour des randonneurs de haute montagne dont la traversée dure plusieurs jours.

Le métier de guide, qui s'est développé au XIX^{ème} siècle avec les premiers touristes anglais puis allemands, subsiste encore à l'heure actuelle. Les guides amènent, été comme hiver, nombre de clients de toutes nationalités vers les sommets de la région. La tradition de la haute montagne se maintient bel et bien, elle qui est depuis les débuts du tourisme estival la vocation naturelle première d'une station comme Arolla. De plus, Arolla se situe "*au centre de l'incomparable haute route valaisanne*"³⁸. Cette position de choix lui amène chaque printemps des skieurs de randonnée qui y font une halte ou alors la prennent comme base d'entraînement. Arolla est également le point de départ de la "petite" Patrouille des Glaciers qui se tient chaque deux ans, à la fin avril ou au début mai, et l'étape intermédiaire pour les skieurs plus chevronnés qui relient Zermatt à Verbier. Cette course contribue à faire connaître Arolla, lui amenant des clients pour ses établissements hôteliers et ses remontées mécaniques. Cette tradition, au vu de la participation de plus en plus nombreuse à la Patrouille des Glaciers, n'est pas prête de s'éteindre. Arolla aurait tort de ne pas miser sur cet atout de premier plan.

38. Prospectus "Evolène Région: 1 région... 3 stations", hiver 2002-2003.

Avoir su miser sur ses qualités naturelles et se développer de façon raisonnable a grandement contribué à la pérennité de la station d'Arolla qui, discrètement mais sûrement, a fait son nid de station moyenne, centrée à la fois sur la saison estivale, exploitée depuis plus de cent ans, et sur la saison hivernale qui, du fait de l'altitude élevée de la station, a encore de beaux jours devant elle...

II. La Forclaz-La Sage: maintenir le capital naturel

L'essor touristique des villages de "Sur les Rocs", comme les nomment les habitants de la commune d'Evolène, se singularise des deux autres stations du haut val d'Hérens. Villages à la tradition de tourisme estival très ancienne, La Forclaz et La Sage n'ont jamais eu l'ambition de devenir des stations d'hiver renommées, au contraire d'Arolla et d'Evolène qui ont vu dans l'essor touristique hivernal un des seuls moyens de permettre à leur population de gagner sa vie sur place. Les habitants de La Forclaz-La Sage sont plutôt partisans de maintenir un tourisme harmonieux, complémentaire de l'agriculture. Ils redoutent un essor rapide du tourisme hivernal qui risquerait de dénaturer et enlaidir le paysage -installations mécaniques nombreuses, immeubles de plusieurs étages...- et de sacrifier les meilleurs terrains agricoles. Etant donné que la majorité de la population, dans les années 1960, vit du travail de la terre, ce point de vue se conçoit aisément.

Ne disposant que de peu de sources, nous nous bornerons dans ce chapitre à l'analyse de trois aspects principaux concernant les stations de "Sur les Rocs". Tout d'abord, nous nous concentrerons sur la construction du télésiège du Tsaté et les difficultés, notamment d'enneigement, que rencontre rapidement la station du fait de son ensoleillement. Première installation d'envergure de la commune, le télésiège du Tsaté aurait pu être le point de départ d'un essor hivernal des villages de La Sage et La Forclaz. Il n'en a rien été. Nous tenterons de formuler les raisons de ce blocage.

En dernier lieu, nous porterons notre attention sur les oppositions au développement formulées par quelques citoyens "*conscients des problèmes touristiques et soucieux de maintenir une population autonome pour l'entretien du pays et qui resterait maître chez elle*"¹. Cette contestation se manifeste lorsqu'Evolène désire relier son domaine skiable à celui

1. VOGT Madeleine; FORCLAZ Jean: *Lettre ouverte aux Evolénards: Evolène, val d'Hérens: Développement sans destruction*. Décembre 1982, p. 4.

de sa voisine et principale actionnaire, Thyon 2000². Redoutant l'emprise de promoteurs extérieurs sur les terres évolénardes, ce groupe de travail, constitué en forte majorité de citoyens des villages de "Sur les Rocs", écrit une lettre ouverte aux habitants de la commune d'Evolène, pour leur faire prendre conscience des risques d'un développement effréné. Nous y reviendrons longuement au sein du point 3.

Entre deux, la seconde section de ce court chapitre consacré au cas particulier de La Forclaz-La Sage mettra en évidence le rôle prépondérant de la Société de Développement locale³ et de sa présidente, Mme Madeleine Vogt, principale artisanne de la politique de défense des indigènes et des agriculteurs contre les promoteurs étrangers, chantres d'un essor touristique qu'elle juge surdimensionné.

1. Le téléski du Tsaté: Première installation d'envergure de la commune

Le téléski du Tsaté, construit en 1965, est la première installation d'importance de la commune d'Evolène. Œuvre d'une société constituée en vue de réaliser la construction de remontées mécaniques sur le territoire communal⁴, ce téléski est implanté entre les villages de La Sage et de La Forclaz. Le comité d'initiative, sous l'égide de la commune⁵, vise un développement en plusieurs étapes, en prenant en considération chacune des quatre régions qui forment la commune d'Evolène, soit Evolène, Les Haudères, Arolla et les villages de "Sur les Rocs". Sa première réalisation sera le téléski du Tsaté, mis en service pour la saison 1965-

2. Ce projet est mis sur la table au cours de l'année 1982. Une polémique éclate à propos de l'arrivée sur l'arête du téléski du Mont Rouge sur laquelle nous reviendrons au sein du chapitre consacré à Télé Evolène.

3. La commune d'Evolène compte, en effet, quatre Sociétés de Développement: Arolla, Les Haudères, Sur les Rocs et Evolène. Tout dernièrement, trois d'entre elles ont fusionné, laissant la société de Sur les Rocs à part.

4. La Société Anonyme des Remontées Mécaniques d'Evolène (ci-après, SARME), est constituée en 1965 et vise l'équipement des champs de ski de la commune.

5. Cette dernière a souscrit quatre-vingts actions à 500 francs lors de la constitution du capital social, soit 40'000 francs sur les 250'000 souhaités pour fin 1965. Cf: Prospectus de fondation de la SARME, 25 février 1965, p. 4.

1966, et propriété de la SARME. Les étapes suivantes, envisagées après une indispensable souscription, afin d'augmenter le capital social de 2'600'000 francs⁶, sont la liaison d'Evolène au Pic d'Artsinol, en deux sections de télécabine, installation complétée par deux téléskis. La station d'Evolène est donc privilégiée par rapport aux autres localités qui doivent se contenter d'installations légères (le télésiège du Tsaté "Sur les Rocs" et un télésiège en deux sections dans la région des Haudères), ou de projets plus lointains, tels ceux d'Arolla. Nous y voyons la volonté politique très claire de favoriser la station d'Evolène, au détriment des villages voisins, officiellement pour des questions de capacité hôtelière, mais surtout pour l'image de ce village de montagne à la tradition touristique estivale affirmée, sans omettre les raisons économiques.

Néanmoins, la première construction, probablement car elle ne nécessitait que peu d'investissements⁷, sera le télésiège du Tsaté. La présence de deux habitants de La Sage, MM. Pierre Follonier, tenancier du Café des Collines et le guide Maurice Fauchère, au sein du comité d'initiative n'y est sûrement pas étrangère⁸. Cette installation mécanique connaîtra rapidement des difficultés malgré une station de départ située à près de 1'700 mètres d'altitude. Deux raisons principales peuvent être mises en avant pour expliquer les mauvais résultats qui s'accumulent dès les premières années d'exploitation. Ces deux raisons qui feront l'objet d'une analyse au sein des sous-points 1.1. et 1.2., sont un emplacement délicat et des difficultés d'enneigement déjà présentes dans les années 1960-1970.

6. GESSLER François-Gérald: "Un grand projet d'une télécabine Evolène-Arbey-Pic d'Artsinol. Le développement touristique d'hiver de la station d'Evolène". In: *Le Nouvelliste*, 26-27 avril 1969.

7. L'installation est budgétisée à 400'000 francs, soit 250'000 francs de souscriptions et 150'000 francs couverts par un emprunt bancaire. Cf: Prospectus de fondation de la SARME, *op. cit.*, p. 2.

8. Ce comité se compose de Me Michel Michelet, avocat de Sion; M. Jean Maistre, président de la commune d'Evolène; M. Marcel Chevrier, propriétaire de l'hôtel Hermitage à Evolène; M. Léon Fournier de l'hôtel des

1.1. Un emplacement délicat

Le téléski du Tsaté a été implanté entre les villages de La Sage et de La Forclaz. Cette position, qui résulte *"d'un compromis politique pour apaiser les querelles de clocher"*⁹, est stratégiquement mauvaise pour la rentabilité de l'installation. En effet, ce téléski ouvre un domaine skiable très ensoleillé avec une orientation des pistes au sud-ouest. *"Il en résulte des problèmes d'enneigement, en particulier au-dessous de la cote 2000"*¹⁰. Ces problèmes d'enneigement se doublent de difficultés d'accès à la station de départ, cette dernière étant située en bordure de la route reliant La Sage à La Forclaz, mais ne disposant d'aucune place de parking à proximité. Les skieurs doivent donc se déplacer à pieds pour y accéder, ce qui ne favorise pas son essor. Une implantation au sein du village de La Forclaz aurait été plus judicieuse, les champs de ski ainsi équipés étant moins exposés. En effet, en plus de son ensoleillement supérieur à la moyenne communale, la région du Tsaté *"a pour caractéristique un sol pierreux"*¹¹. Il faut donc une plus grande quantité de neige pour que les pistes soient praticables. La combe de Bréona, au contraire, en plus d'une exposition plus propice à la pratique du ski, est couverte de pâturages. Tout plaidait donc en sa faveur, mais des raisons politiques ont, dès le départ, enterré cette option. Cet emplacement délicat est un boulet que traîne encore actuellement le domaine skiable de "Sur les Rocs" qui, suivant les saisons, n'ouvre que quelques jours.

Haudères; M. Maurice Follonier, guide, Les Haudères; M. Pierre Follonier, Café des Collines à La Sage; et M. Maurice Fauchère, guide à La Sage. Cf: Prospectus de fondation de la SARME, *op. cit.*, p. 5.

9. Extrait de l'entretien avec M. Vincent Anzévi, janvier 2003.

10. BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. Saint-Léonard, 1977, p. 13.

11. *Ibidem*, p. 13.

1.2. Le tournant de novembre 1974

De l'emplacement délicat décrit plus haut, découlent les difficultés d'enneigement qui se font sentir presque chaque hiver, particulièrement en dessous de 2'000 mètres d'altitude. Cela compromet rapidement les objectifs de croissance envisagés par les promoteurs évolénards. Ces derniers voient en la construction du télécabine Evolène - Arbey - Pic d'Artsinol la seconde et principale étape de l'expansion hivernale de la commune d'Evolène. Cette fois-ci, la tendance est bien marquée. Aucune extension n'est envisagée par la SARME du côté de "Sur les Rocs". Les problèmes d'enneigement jouent également un rôle dans ce processus, même si la volonté du comité d'initiative était connue dès le départ. De plus, les hôteliers d'Arolla s'étant mobilisés dès 1966 afin de développer des remontées mécaniques à proximité du village, la SARME n'a plus à se préoccuper de la station d'Arolla et peut, dès lors, consacrer presque exclusivement ses forces sur Evolène. La Forclaz-La Sage, avec sa seule installation du Tsaté, est condamnée à rester le parent pauvre du tourisme hivernal dans la commune.

Néanmoins, exception faite d'Arolla qui se développe séparément, sans intervention communale, le téléski du Tsaté restera durant plus de quinze ans la seule installation d'importance de la commune d'Evolène. En effet, l'ambitieux projet de télécabine Evolène - Arbey - Pic d'Artsinol ne pourra se concrétiser, principalement par manque de moyens financiers et pour des questions de terrains¹². Défavorisé par un emplacement délicat et des difficultés d'enneigement récurrentes, le téléski du Tsaté ne pourra devenir le premier maillon d'un essor hivernal des stations de "Sur les Rocs". La politique teintée de protectionnisme de la Société de Développement locale, doublée d'un manque d'intérêt flagrant pour cette région de la part de la SARME, expliquent que rien n'ait été tenté pour remédier au problème de cette installation.

12. Nous reviendrons sur ces questions au sein du chapitre consacré à Télé Evolène.

La SARME gère l'exploitation du téléski jusqu'en 1973. A cette date, il est décidé de confier cette tâche à la Société de Développement (ci-après SD) de "Sur les Rocs". *"A la fin de l'exploitation, elle remettra l'excédent à la SARME, par contre s'il y a excédent de dépenses, le Conseil communal décide à l'unanimité de les prendre en charge"*¹³. Dès lors, le téléski du Tsaté, de même que la SARME, passent sous la tutelle de la commune, principale actionnaire d'une société qui doit faire face à des difficultés de trésorerie de plus en plus inquiétantes. Cette solution n'est que provisoire, la commune ne désirant point assumer le déficit annuel de la société qui se monte à environ 30'000 francs pour la saison 1973-1974¹⁴.

Un débat est engagé au sein du Conseil communal qui peut décider d'assainir la société ou, au contraire, de la laisser partir en faillite. L'option du sauvetage permettrait, selon le conseiller communal M. Willy Anzévui, *"à toute la population de pouvoir bénéficier d'une installation existante et d'éviter qu'elle soit démolie"*¹⁵. Une possibilité consiste également à la rentabiliser par la construction *"d'autres installations et d'éviter ainsi de payer la dette actuelle"*¹⁶. Le vice-président, M. Joseph Fauchère, n'est pas de cet avis et propose de cesser de soutenir cette société qui accumule les pertes depuis sa fondation en 1965. *"Vu le doute certain de possibilité d'assainissement des finances de la dite société dans les conditions actuelles, Joseph Fauchère propose d'arrêter les frais et de ne pas payer le dépassement du compte de la BCV relatif à l'emprunt de la SARME auprès de cet établissement"*¹⁷. Ces deux propositions sont soumises au vote au sein du Conseil communal qui *"accepte la proposition du vice-président par six voix contre trois à celle de M. Willy Anzévui. Trois conseillers sont partis de la séance avant le vote"*¹⁸. Cette décision officialise le dépôt de bilan de la SARME, société victime de ses rêves de grandeur et d'une politique irréaliste qui lui a fait perdre le

13. ACEV, PV de la séance du Conseil communal d'Evolène, 19 décembre 1973.

14. ACEV, PV de la séance du Conseil communal d'Evolène, 28 novembre 1974.

15. *Ibidem*.

16. *Ibidem*.

17. *Ibidem*.

18. *Ibidem*.

soutien de la commune et de la population, lesquelles n'ont pas pu assumer le financement de la télécabine prévue dans le projet initial.

Quelle solution pour le téléski du Tsaté après dix ans d'exploitation? Cesser ses activités avec effet immédiat ou compter sur un éventuel repreneur désireux de développer le domaine skiable de "Sur les Rocs"? La solution viendra de la population des trois villages de "Sur les Rocs", La Forclaz, La Sage et Villa qui a racheté l'installation en 1975, afin de maintenir l'attrait hivernal de la région¹⁹. A la fin des années 1970, le téléski du Tsaté a *"été complètement remis à neuf, complété par deux autres dans le voisinage qui donnent entière satisfaction à la clientèle locale"*²⁰. Ces deux nouveaux téléskis, La Terraz et La Forclaz, sont implantés en direction du village de La Forclaz, ce qui rend tout le domaine skiable plus facilement accessible et lui permet de limiter les dégâts en matière d'enneigement. Néanmoins, cette modeste extension ne garantit pas des conditions suffisantes pour assurer une ouverture continue des installations durant chaque hiver. La Forclaz-La Sage restent très tributaires des conditions météorologiques. Par exemple, *"durant la saison 2001-2002, les installations avaient tourné une semaine seulement"*²¹. Employant des agriculteurs de la région comme personnel, la société Blanchalpe ne souffre pas trop des mauvaises saisons, ces derniers travaillant à la demande. Les grands perdants sont finalement les employés qui comptent sur l'apport pécunier de cette activité hivernale pour arrondir leurs fins de mois.

19. VOGT Madeleine: *La Sage: 27 ans de tourisme 1961-1987*. Evolène, 1998, p. 28.

20. VOGT Madeleine; FORCLAZ Jean: *Lettre ouverte aux Evolénards: Evolène, val d'Hérens: Développement sans destruction*, Décembre 1982, p. 3. Pour une visualisation du domaine skiable de "Sur les Rocs", nous vous renvoyons à la carte 1: 25'000 et à l'infographie fournies en annexe de ce travail.

21. GESSLER Marie-Jo: "Le point de la saison d'hiver 2002-2003 avec les Remontées mécaniques hérensardes". In: *Gazette d'Hérens*, n° 67, juin 2003, pp. 16-17.

2. Le rôle de la Société de Développement et de Mme Vogt

La Société de Développement, présidée par Mme Madeleine Vogt de 1961 à 1987, joue un rôle primordial dans l'option choisie par les villages de "Sur les Rocs". Désireuse de préserver et de maintenir le capital naturel, la SD locale prône un développement se fondant dans l'environnement et s'intégrant régulièrement et sans heurts au sein de l'économie locale, centrée avant tout sur les activités agricoles. En fait, il s'agit de développement durable avant l'heure... Cette option vise le respect des traditions, de l'artisanat et du travail de la terre qui, par un développement du tourisme doux, *"apportera à long terme davantage à nos enfants"*²². La clientèle visée est une clientèle familiale, dont plus de la moitié est formée de Suisses. La région de "Sur les Rocs" est heureuse d'avoir été épargnée par le boom touristique des années 1970 et par sa vague de constructions défigurant le paysage. Les difficultés de l'agriculture expliquent ces abus qui n'ont pas eu lieu dans cette région trop éloignée des grands centres. La politique rigoureuse, notamment en matière de constructions, a préservé les villages de "Sur les Rocs" d'un développement anarchique. *"Nous avons actuellement 190 résidences secondaires dans nos trois villages, deux tiers en mains suisses; ces bâtiments ont été construits dans le respect du style du pays. Nous avons cent locataires à l'année, tous Suisses et tous dans des appartements d'indigènes. 2'200 lits sont à disposition l'été, un peu moins en hiver. Le septante pourcent des locations est au profit des indigènes, dans 270 appartements"*²³.

Un cachet préservé, un tourisme doux respectueux des valeurs naturelles et paysagères, des vacances au calme, un accueil de qualité et des prix raisonnables sont les atouts mis en avant par la SD. Cette dernière est fermement opposée à un développement excessif et juge amplement suffisante l'offre hivernale actuelle qui selon elle, constitue un

22. VOGT Madeleine; FORCLAZ Jean: *Lettre ouverte aux Evolénards*, op. cit., p. 3.

23. VOGT Madeleine: *La Sage*, op. cit., p. 28.

complément au tourisme estival dont la tradition est présente depuis bien plus longtemps. Son credo est que le tourisme doit aider les agriculteurs de montagne et que ces derniers n'ont pas à sacrifier leurs meilleurs terrains pour son expansion. *"Un encouragement du tourisme dans les villages de Villa, La Sage, La Forclaz est souhaitable, s'il est assez critique pour en laisser à la population indigène la promotion et la maîtrise"*²⁴. Cette phrase résume bien la position de la SD de "Sur les Rocs" qui ne souhaite pas un essor touristique hivernal d'envergure. Celle-ci se contente de l'apport modeste des trois skilifts existants, la qualité de vie et la conservation de l'authenticité et de l'âme des villages étant à ce prix. C'est ainsi que la construction d'une télécabine, envisagée dans le rapport de M. Géo Bétrisey comme le moyen de rendre accessible la zone d'enneigement sûre au-dessus de Bréona, à la cote 2400²⁵, ne sera jamais à l'ordre du jour pour la majeure partie des habitants des villages concernés.

La personnalité de Mme Madeleine Vogt n'y est pas étrangère. Celle-ci était très attachée à cette région qu'elle avait découverte pour la première fois en 1921, à l'âge de seize ans. Y revenant régulièrement en vacances, elle s'y installe définitivement en 1961, année où elle prend la direction de la SD. Personnalité au caractère bien trempé, désireuse de défendre les conditions de vie de ses amis paysans de montagne, Mme Vogt sera l'une des principales artisanes de la ligne de conduite suivie par la SD depuis cette époque. Soutenue par ses concitoyens, son action explique en grande partie la mise en veilleuse de l'essor touristique hivernal des stations de "Sur les Rocs". Non contente de ce "succès", Mme Vogt prendra la tête d'un groupe d'opposition à l'extension de la station d'Evolène vers sa voisine de Thyon 2000, fin 1982, y dénonçant les excès engendrés par trop de tourisme et l'emprise de promoteurs extérieurs sur les terres des agriculteurs évolénards. Ce nouveau combat conclura ce chapitre consacré aux stations de "Sur les Rocs".

24. *Ibidem*, p. 30.

25. BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. Saint-Léonard, août 1977, p. 13.

3. Les oppositions au développement

Mme Vogt tente de faire passer ses idées dans le reste de la commune. Les projets de remontées mécaniques du village d'Evolène, élaborés par la SARME, n'ont pas pu se concrétiser, principalement pour des raisons financières. La faillite de la SARME, fin 1974, met encore plus en veilleuse les tentatives d'essor hivernal du chef-lieu de la commune. Malgré tout, quelques personnalités évolénardes ne baissent pas les bras, autorités communales en tête, qui mandatent le bureau d'ingénieurs Géo Bétrisey pour une étude des potentialités des domaines skiables de la commune, moins de deux ans après la faillite de la SARME²⁶.

Les installations mises en service, les dirigeants de Télé Evolène entrevoient de plus en plus concrètement la possibilité d'une liaison avec Thyon 2000 par la région de Mandelon et du Greppon Blanc. Cet objectif fait réagir Mme Madeleine Vogt et ses alliés qui rédigent une "Lettre ouverte aux Evolénards", datée de décembre 1982. Cette prise de position va dans le sens des options suivies par la SD de "Sur les Rocs" relatées aux points précédents. Elle affirme notamment que *"tout développement doit être fait: Par les indigènes, avec les indigènes, pour les indigènes"*²⁷. Ce groupe de travail, emmené par Mme Madeleine Vogt et M. Jean Forclaz, fromager et député suppléant à La Sage, se dit *"conscient des problèmes touristiques et soucieux de maintenir une population autonome"*²⁸. Sa démarche vise à freiner le développement hivernal de Télé Evolène, en particulier en s'opposant à une éventuelle liaison avec Thyon 2000. Les raisons invoquées sont la surenchère qui en résulterait, notamment dans les domaines fonciers et immobiliers. Les terrains ne seraient plus accessibles aux indigènes et l'agriculture en souffrirait énormément. Cela n'apporterait aucun bénéfice, selon ce groupe de travail, à la population locale, mais à des promoteurs étrangers

26. Nous reviendrons plus en détails sur ces questions au sein du chapitre suivant consacré à Evolène.

27. VOGT Madeleine; FORCLAZ Jean: *Lettre ouverte aux Evolénards*, op. cit., p. 4.

28. *Ibidem*, p. 4.

avides de profit²⁹. Selon lui, ce développement équivaldrait à un excès de tourisme qui rongerait petit à petit les terres agricoles, provoquant la mort de cette activité dans les régions de montagne ainsi colonisées. *"Si l'agriculture a trop reculé face aux emplois du secteur des services il en résulte une dépendance dangereuse à l'égard de l'extérieur. Que survienne la moindre crise internationale et l'on regrette d'avoir bradé le sol nourricier"*³⁰.

Ce groupe de citoyens dont le nombre exact nous est inconnu, -les personnalités interrogées parlent de quinze à vingt personnes-, mais qui se concentre avant tout dans les trois villages de "Sur les Rocs", prône la mise en valeur d'une autre forme de tourisme sauvegardant la nature et misant, pour la saison hivernale, sur le ski de fond (pistes entre Evolène et Les Haudères et dans le vallon d'Arolla) et le ski de randonnée, par opposition au ski à outrance³¹. Il n'est pas opposé à un développement du domaine skiable de l'envergure de celui du Pic d'Artsinol, ce qui l'a fait réagir c'est la volonté des promoteurs, le président de la commune et du Conseil d'administration de Télé Evolène, M. Eugène Mauris en tête, de se lier avec la société voisine, par ailleurs actionnaire majoritaire de Télé Evolène, Télé Thyon.

Cette dépendance vis-à-vis de l'extérieur, qui sera inévitable selon eux en cas de concrétisation de la liaison, dérange les esprits des membres de ce groupe qui ont lutté, dans leur région, pour un tourisme respectueux des valeurs naturelles et paysagères. En s'opposant au développement de Télé Evolène, ceux-ci ne font que suivre les principes qui ont permis une préservation des coutumes, de l'architecture villageoise et une harmonie entre l'artisanat, l'agriculture et le tourisme dans les villages de "Sur les Rocs". Finalement, ce petit groupe d'opposition aura gain de cause, car, principalement pour des raisons écologiques, la liaison ne pourra se réaliser. Nous analyserons ce processus au sein du chapitre suivant consacré à Evolène.

29. *Ibidem*, p. 5.

30. *Ibidem*, p. 7.

31. *Ibidem*, p. 9.

III. Evolène: des vues expansionnistes vers Artsinol

Le village d'Evolène possède une tradition touristique de plus d'un siècle lorsque germent les premières idées de tourisme hivernal. Centrée depuis plusieurs générations sur un tourisme estival fondé sur les randonnées, l'alpinisme et les richesses naturelles et paysagères, la région, au tournant des années 1960, désire accrocher le train du tourisme hivernal. Une société est créée en février 1965¹, la SARME, visant l'exploitation du secteur de la Meina - Pic d'Artsinol, que les skieurs pourraient atteindre par un téléphérique en deux sections. Cette société, la SARME, sera au cœur de ce premier projet d'expansion que nous analyserons dans la première partie de ce chapitre. Auparavant, nous reviendrons sur les prémices du développement de la station avec les petits téléskis du village.

La seconde partie de ce chapitre consacré au village d'Evolène sera la réalisation concrète du projet de remontées mécaniques au début des années 1980, soit relativement tardivement par rapport au souhait initial. Les difficultés rencontrées, le poids des deux actionnaires principaux que sont Télé Thyon et la commune d'Evolène, ainsi que les aspirations de chaque partie formeront la substance principale de ce point 2.

Nous concluons ce chapitre et cette seconde partie consacrée au tourisme hivernal du haut val d'Hérens par les difficultés financières de Télé Evolène SA que nous tenterons d'expliquer à l'aide des documents et des témoignages à notre disposition. Ces difficultés financières sont présentes dès les premières années d'exploitation et nécessitent le soutien actif des deux principaux pourvoyeurs de fonds de la société, Télé Thyon et la commune d'Evolène qui, tour à tour, n'ont pas ménagé leurs efforts pour permettre à Télé Evolène de subsister. Nous soulignerons également l'importance du tourisme d'hiver pour les nombreux commerces évolénards qui ne peuvent se contenter d'une saison pour vivre décemment.

1. Remontées mécaniques d'Evolène SA, société en formation. Prospectus de fondation d'une société anonyme et invitation à souscrire. 25 février 1965.

Voilà brossés en quelques lignes les contours de ce chapitre consacré à l'essor touristique hivernal d'Evolène. Les archives à notre disposition étant lacunaires, nous n'avons pas toujours pu vérifier nos hypothèses et, de ce fait, certains éléments ne pourront être approfondis comme nous l'aurions désiré. Néanmoins, nous nous efforcerons d'analyser avec clarté l'essor hivernal du village d'Evolène, des prémices du développement, dans les années 1960, à la situation actuelle et aux solutions face aux difficultés d'enneigement.

1. Les prémices du développement de la station

Avant sa réalisation concrète dans les années 1980, l'idée d'un essor hivernal d'Evolène avait germé dans l'esprit de plusieurs personnalités de la région, dans les années 1960. Sans doute influencés par un développement touristique hivernal qui s'affirme en Valais², les gens d'Evolène, autorités communales en tête, cherchent également à développer ce créneau sur le territoire communal. La première impulsion est donnée par la région d'Arolla où des projets de remontées mécaniques sont envisagés dès la fin des années 1950³. Dix ans passeront avant la construction du premier téléski des Fontanesses. Entre temps, la SARME a mis en exploitation, en 1965, le téléski du Tsaté, qui peut être considéré comme la première installation d'envergure de la commune. Voilà pour les villages environnants dont nous avons analysé le développement au sein des deux chapitres précédents.

Le village d'Evolène dispose, au moment de la fondation de la SARME en 1965, de trois installations de remontées mécaniques "*modestes mais efficaces ayant un débit assez rapide*"⁴. Destinées avant tout à des skieurs débutants et moyens, ces trois téléskis se situent à

2. Les stations de Montana, Verbier, Anzère et celles du val d'Anniviers notamment, connaissent leur premier essor d'envergure dans les années 1960.

3. L'ambitieux projet de M. Rodolphe Tissières, lancé dans les années 1957-1958, en est la preuve. Nous l'avons mis en évidence dans le point 1.1. du chapitre consacré à la station d'Arolla.

4. GESSLER François-Gérald: "Evolène deviendra une station d'hiver idéale pour les familles". In: *Feuille d'Avis du Valais*, 11 janvier 1964.

proximité immédiate du village d'Evolène, occupant deux zones skiables bien distinctes, sises de part et d'autre de la Borgne et permettant d'ouvrir la station au tourisme hivernal.

1.1. Les petits téléskis du village

Trois installations sont mises à disposition des hôtes désireux de s'initier à la pratique du ski alpin. Idéalement situées, à proximité immédiate de la station et donc des logements, ces remontées mécaniques ont néanmoins le désavantage de ne desservir qu'un domaine skiable restreint et peu adapté aux skieurs chevronnés. En effet, les pentes sont très douces et les installations ne couvrent pas un dénivelé suffisant pour permettre à chacun d'y trouver son compte. De plus, ces trois installations constituent deux zones skiables distinctes, sur les deux rives de la Borgne.

Le télésiège des Flantzes, situé sur la rive droite de la Borgne, à gauche de la route, à l'entrée d'Evolène côté Sion, est le type même du télésiège pour débutants. Mis en service pour la saison 1963-1964 par l'Ecole suisse de Ski (ci-après ESS) d'Evolène⁵, ce télésiège est encore exploité actuellement, lors des hivers où l'enneigement s'avère suffisant, bien que sa fin soit programmée, l'aire skiable étant chaque année rétrécie par la construction de chalets. Cette installation est née de la volonté du directeur de l'ESS d'Evolène, M. Jean Gaudin, qui en a obtenu l'autorisation d'exploitation de la part de la commune le 19 octobre 1963⁶.

A la même période, M. Jean Chevrier obtient les autorisations nécessaires à l'exploitation de deux téléskis dans la région de Lotrec, sur la rive gauche de la Borgne, en face d'Evolène. Nous ne possédons pas de document écrit nous permettant de dater précisément sa mise en fonction, mais nous pouvons affirmer que celle-ci fut effective pour la

5. L'Ecole Suisse de Ski (ESS) d'Evolène a été fondée en 1962 par quelques guides de la commune, notamment M. Jean Gaudin qui en est le directeur. Cf: GESSLER François-Gérald: "Evolène deviendra une station d'hiver idéale pour les familles". In: *Feuille d'Avis du Valais*, 11 janvier 1964.

6. ACEV, Protocole de la séance du Conseil communal d'Evolène, 19 octobre 1963.

saison 1963-1964⁷. Les deux téléskis de Lotrec ont été exploités durant près de trente ans par la famille de M. Jean Chevrier⁸, alors que le télésiège des Flantzès est, lui, géré par l'ESS d'Evolène. Il faut donc des titres de transports différents pour ces deux petits domaines skiables, séparés géographiquement. La région de Lotrec, plus pentue et plus étendue, se prête bien à une fréquentation par des skieurs moyens, les Flantzès étant plutôt réservés aux débutants. Les deux domaines villageois sont donc complémentaires, mais il manque des pistes plus difficiles destinées à des skieurs plus habiles. C'est dans ce but qu'est fondée, au début de l'année 1965, la SARME qui mise sur l'exploitation de la zone d'altitude de la région du Mont- Rouge et du Pic d'Artsinol. Les détails de ce premier projet d'expansion, les personnalités impliquées et les causes de son échec seront les trois grands axes d'analyse du point suivant.

1.2. Le premier projet d'expansion de 1965

L'année 1965 marque le lancement d'un premier projet d'envergure dans le domaine des remontées mécaniques. A cette date, Evolène ne dispose que des trois petits téléskis villageois exploités par l'ESS et par M. Jean Chevrier. Arolla ne possède encore aucune installation, de même que les villages de "Sur les Rocs". Le télésiège du Tsaté constitue la première étape du développement de la SARME dont l'objectif déclaré est *"la construction et l'exploitation de tous les moyens de transports de personnes et de choses, notamment un télésiège à Tsaté en première étape puis, par la suite, un téléphérique au Pic d'Artsinol, des téléskis dans les régions de Meina-Artsinol et des Haudères, différents moyens de remontées mécaniques à Arolla"*⁹.

7. "Trois moyens de remontées mécaniques sont à la disposition des skieurs". Cf: GESSLER François-Gérald: "Evolène deviendra une station d'hiver idéale pour les familles". In: *Feuille d'Avis du Valais*, 11 janvier 1964.

8. Ces deux téléskis seront rachetés par Télé Evolène en 1994.

9. Article 2 des statuts en projet de la SARME. In: *Prospectus de fondation de la SARME*, 25 février 1965, p. 2.

La société nouvellement créée et qui englobe des personnalités de la commune, à l'exception de l'avocat Me Michel Michelet de Sion¹⁰, vise à équiper toute la région du haut val d'Hérens en installations mécaniques, afin d'ouvrir Evolène, région d'ancienne tradition touristique, au tourisme moderne centré sur la pratique du ski alpin. Pour cela, le comité d'initiative invite la population à souscrire au capital-actions dont le montant est initialement fixé à 250'000 francs, soit 500 actions au porteur à 500 francs¹¹. Ce montant servirait à financer une partie de la première étape, devisée à 400'000 francs. Cette première phase est constituée du télésiège du Tsaté qui serait opérationnel pour la saison 1965-1966. La commune est la principale actionnaire de la société, ayant souscrit quatre-vingts actions à 500 francs, soit 40'000 francs¹².

Durant quatre ans, la SARME se contente de cette seule installation. Elle désire, dans un second temps, procéder à la construction d'un téléphérique en deux sections (Evolène-La Meina et La Meina-Pic d'Artsinol), amenant les skieurs de la station d'Evolène au Pic d'Artsinol, à près de 3'000 mètres d'altitude. Cette installation lourde représente un investissement conséquent pour cette région qui désire garder le contrôle de son développement touristique. Les responsables de la SARME lancent donc, au printemps 1969, une souscription visant "à augmenter son capital de 2'600'000 francs"¹³, somme indispensable pour concrétiser cet ambitieux projet touristique, deux télésièges étant prévus pour compléter cette remontée lourde. Le comité de direction de la SARME s'est profondément modifié depuis la création de la société, mais reste toujours exclusivement indigène¹⁴. Ce refus de s'ouvrir aux investisseurs extérieurs, par crainte de perdre le contrôle du développement

10. Cf: note 8, p. 61.

11. *Ibidem*, p. 5.

12. *Ibidem*, p. 4.

13. GESSLER François-Gérald: "Un grand projet d'une télécabine Evolène-Arbey- Pic d'Artsinol. Le développement touristique d'hiver de la station d'Evolène". In: *Le Nouvelliste*, 26-27 avril 1969.

14. Les nouveaux animateurs de cette entreprise sont MM. Jean Rieder, Jean Mauris, Joseph Beytrison, Henri Anzévi, Fernand Dominicé, Robert Fauchère, président de la commune d'Evolène, Félix Maître, René Masson, Pierre Métrailler et Henri Vuignier. Cf: *Ibidem*. Nous pouvons aisément constater qu'il ne reste aucun fondateur de la société au sein de sa direction quatre ans plus tard. Cela est un révélateur des difficultés de la SARME.

immobilier et touristique, a forcément compromis ce dernier, les habitants ne disposant pas des sommes suffisantes pour investir dans un tel projet, eux qui vivent essentiellement du travail de la terre et du tourisme estival.

La seconde cause de l'échec de cette tentative d'expansion est la dispersion et la fragmentation des zones skiabiles. Arolla a développé ses remontées mécaniques en s'appuyant sur les ressources de ses hôteliers. Les gens des villages de "Sur les Rocs" et des Haudères se sentent quelque peu exclus de ce projet qui se concentre sur le seul village d'Evolène. Les difficultés rencontrées par le téléski du Tsaté, -exposition, faible enneigement...- n'arrangent pas les affaires de la SARME. La dispersion des énergies et des moyens financiers, due à une mentalité trop villageoise et pas assez régionale, des réalisations envisagées trop ambitieuses par rapport aux ressources financières locales, sans oublier les difficultés de la seule installation propriété de la SARME, le téléski du Tsaté, obligent les promoteurs évolénards à différer leur projet.

Finalement, le téléphérique en deux sections projeté dans la région d'Evolène ne verra jamais le jour, la SARME tombant en faillite en 1974, suite aux pertes générées par l'exploitation du téléski du Tsaté¹⁵ et à l'impossibilité de construire de nouvelles infrastructures, en l'absence d'un soutien financier conséquent. Néanmoins, les gens d'Evolène n'abdiqueront pas et relanceront, à la fin des années 1970, un projet plus réaliste qui pourra, lui, être concrétisé.

2. Enfin la réalisation concrète

En 1976, soit deux ans après la faillite de la SARME dans les circonstances que l'on sait, la commune d'Evolène mandate le bureau d'études économiques Géo Bétrisey à Saint-Léonard, afin de connaître les potentialités touristiques de la commune. En collaboration avec

15. Nous avons traité en détail cette question dans le point 1.2. du chapitre consacré à La Forclaz-La Sage.

les quatre SD locales¹⁶, la commune et le bureau d'études économiques cherchent des solutions pour développer le tourisme hivernal à Evolène, afin d'augmenter le taux d'occupation des lits existants et donc leur rentabilité. En effet, avec un taux d'occupation en régression¹⁷, les infrastructures hôtelières et parahôtelières de la commune accusent un recul qui devient préoccupant. Le rapport de M. Géo Bétrisey le souligne clairement et présente des solutions pour remédier à cet état de fait.

Le développement des infrastructures hivernales, et principalement des domaines skiables, paraît la seule option pour mettre en valeur une saison qui, à la fin des années 1970, s'appuie, pour le haut val d'Hérens, sur la station d'Arolla et sur le téléski du Tsaté. L'étude de M. Géo Bétrisey met en évidence les quatre régions skiables de la commune d'Evolène¹⁸, en évaluant leurs qualités et leurs défauts. Le rapport obtenu établit le constat que *"le secteur d'Artsinol est le mieux à même de satisfaire aux exigences posées pour la mise en route d'un équipement moteur du développement hivernal"*¹⁹. Les qualités intrinsèques du site (climat, qualité du sol, sécurité des pistes, vue et ensoleillement), l'adaptation aux différentes clientèles (skieurs débutants, moyens, chevronnés) et l'accessibilité, notamment la question du parcage, sont les critères justifiant ce choix qui privilégie le chef-lieu de la commune.

A la suite de cette première évaluation, publiée en août 1977, la commune d'Evolène signe un contrat confiant l'étude du domaine skiable d'Artsinol au bureau Géo Bétrisey²⁰. Différentes variantes lourdes et semi-lourdes sont soupesées et l'on aboutit rapidement à la conclusion que la variante lourde, avec une télécabine au départ d'Evolène, est trop coûteuse par rapport aux possibilités de ski engendrées qui, elles, sont sensiblement identiques à la

16. Cf: note 3, p. 60.

17. Ce taux passe de 40% en 1970 à 33% en 1975. Cf: BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. Saint-Léonard, août 1977, p. 22.

18. Ces quatre régions sont: Artsinol, Tsaté-Bréona, La Couta-La Crêta-La Niva au-dessus des Haudères et Arolla.

19. BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. op. cit., p. 31.

20. ACEV, Protocole de la séance du Conseil communal d'Evolène, 29 septembre 1977.

variante de Lannaz au coût près de 2,5 fois moins élevé²¹. Le rapport efficacité/coûts est donc grandement favorable à la variante minimaliste. Cela s'explique par le fait que la télécabine projeté n'ouvre aucune piste skiable et remplit donc une fonction identique à celle d'une route. La variante de Lannaz, constituée dans un premier temps d'un télésiège et de trois téléskis, est donc bien plus adaptée, principalement pour des raisons financières. Sur la base de cette étude très détaillée, la commune, par l'intermédiaire de son président M. Eugène Mauris, confie à M. Guillaume Favre, ingénieur à Sion, l'étude concrète du projet qui débute au printemps 1979.

Un premier télésiège, appelé "télésiège du Pont", part du parking aménagé sur la rive gauche de la Borgne et amène les skieurs en un point haut d'où ils peuvent rejoindre le télésiège Lannaz - La Meina - Chemeuille qui, de l'altitude de 1'407 mètres, les conduira à 2'140 mètres. Cette situation s'explique par le problème de la liaison routière Evolène - Lannaz et surtout par des questions de stationnement automobile²². Deux téléskis, Nouva et Mont- Rouge, permettent d'atteindre l'altitude de 2'610 mètres et desservent des pistes orientées nord-est, "*ce qui laisse augurer des conditions d'enneigement optimales jusqu'à la fin du printemps*"²³. En outre, l'option du Pic d'Artsinol permet de nombreuses possibilités d'extension pour l'avenir, notamment en direction de Thyon et des 4 Vallées par la région de Mandelon, et d'Arolla par le glacier de la Vouasson²⁴. Le 30 janvier 1981, les autorisations de construire et les concessions sont aux mains des promoteurs qui peuvent, après pas loin de deux ans de procédure²⁵, passer à la phase de réalisation.

21. BETRISEY Géo: *Etude de l'équipement du domaine skiable de la région du Pic d'Artsinol / Evolène*. Saint-Léonard, mars 1979, p. 56.

22. Nous y reviendrons au point 2.2. de ce chapitre, consacré à la protection du hameau de Lannaz.

23. "Evolène se pare pour l'hiver. Nouveaux horizons touristiques". In: *La Tribune*, 19 novembre 1981.

24. BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. op. cit., p. 13.

25. Le dossier pour la demande de concession du télésiège est déposé à l'OFT le 15 mai 1979. Cf: ATEV, Téléski Evolène SA: "*Remarques concernant la procédure d'octroi de concession du télésiège Lannaz - La Meina, commune d'Evolène*". juin 1979, p. 3.

2.1. De maigres foyers d'opposition

Le processus est, cette fois-ci, favorablement engagé. Il ne se heurtera qu'à de maigres foyers d'opposition, émanant principalement des propriétaires de terrains touchés par les tracés des remontées mécaniques ou des pistes qui négocieront âprement des droits de passage ou s'opposeront à l'abattage de quelques arbres. Les conventions avec les alpages de La Meina et de Chemeuille portant sur les droits de superficie, les servitudes de passage, les indemnités initiales et annuelles, -ces dernières étant fixées en fonction du chiffre d'affaire de la société-, ont été ratifiées le 17 avril 1984²⁶. Des accords de principe avaient déjà été passés avant la mise en exploitation des installations, à la fin de 1981. Nous ne reviendrons pas ici en détail sur les clauses de ces conventions. Peu de difficultés donc avec la majorité des propriétaires fonciers qui accepte de céder ses terrains moyennant des compensations financières ou accorde simplement un droit de passage contre une indemnité annuelle proportionnelle à la surface traversée par les installations ou les pistes. Le nombre de propriétaires concernés est important, la liste en dénombre près d'une centaine pour le télésiège Lannaz - Chemeuille et le téléski du Pont. Cela s'explique par le morcellement des terres qui caractérise cette région²⁷, comme d'ailleurs la plupart des communes de montagne valaisannes. L'absence d'un remaniement parcellaire n'arrange pas ce problème qui tend à ralentir la procédure d'octroi des autorisations de construire.

Les principales difficultés rencontrées par les promoteurs de Télé Evolène le seront avec l'hoirie Jules Mauris, essentiellement pour des questions de dommages subis lors des travaux de construction du télésiège, notamment *"murs de soutènement des terrasses détruits,*

26. ATEV, Convention générale du 17 avril 1984 entre Télé Evolène SA et le consortage de l'alpage de Chemeuille.

27. Un article de la Feuille d'Avis du Valais du 9 juin 1965 s'intitule: "Evolène, la commune aux 25'000 parcelles". Cela illustre clairement le morcellement des propriétés...

excavations, dépôt de matériel et stationnement de machines ou véhicules illicites..."²⁸. Plus de deux ans de tractations ont été nécessaires pour clarifier la question du règlement des droits de superficie. Les héritiers de feu M. Jules Mauris se battent pour obtenir le paiement par Télé Evolène de 84 francs par année, soit deux francs le mètre linéaire, 42 ml d'installation courant sur leurs terrains²⁹. Ils revendiquent le même traitement que leurs voisins qui ont obtenu cette somme et cherchent son rapide règlement. Cette affaire s'est finalement conclue à l'amiable, l'installation ayant été déclarée d'intérêt public par le Département de l'Intérieur le 16 décembre 1982³⁰. Télé Evolène a probablement accepté la proposition d'un versement de mille francs à titre d'indemnité pour l'utilisation du terrain durant les travaux et celui des droits annuels de superficie. Nous ne pouvons l'affirmer, les documents prouvant le règlement de cette affaire n'étant pas en notre possession. Néanmoins, les correspondances s'arrêtant au 31 octobre 1983, nous pensons que peu après cette date le litige a été réglé.

D'autres contestations se manifestent, en lien avec l'arrivée du téléski Mont-Rouge sur la ligne de crête³¹. Ce combat est mené par les écologistes, WWF en tête, et est relayé par un groupe de citoyens qui désire "*un développement sans destruction pour Evolène*"³². Ces citoyens, emmenés par la présidente de la SD de "Sur les Rocs", Mme Madeleine Vogt, veulent sauvegarder le cachet et l'authenticité des villages, éviter une mainmise étrangère sur Evolène avec la construction de nouveaux immeubles locatifs et d'infrastructures lourdes qui défigureraient le paysage et porteraient atteinte à l'environnement. Ce groupe redoute avant tout une liaison avec Thyon qui serait, selon lui, la porte ouverte à un développement excessif du tourisme et donc des constructions immobilières³³. Cette contestation n'apparaît qu'en fin d'année 1982, date à laquelle la première phase de développement du domaine skiable est

28. ATEV, Lettre de l'hoirie Jules Mauris à Télé Evolène, par le biais de son avocat Me Jacques Allet, 31 octobre 1983, p. 3.

29. *Ibidem*, p.2.

30. ATEV, Lettre de l'hoirie Jules Mauris à Télé Evolène, 14 septembre 1983, p. 1.

31. Nous consacrerons le point 2.3. de ce chapitre à cette controverse.

32. VOGT Madeleine; FORCLAZ Jean: *Lettre ouverte aux Evolénards*, *op. cit.*, p. 3.

33. *Ibidem*, p. 4.

pratiquement achevée. Les foyers d'opposition n'ont donc pas été très conséquents lors de la phase de réalisation des installations. La grande chance de Télé Evolène est de n'avoir pas eu besoin de recourir à des défrichements conséquents pour les remontées mécaniques ou les pistes de descente, le domaine skiable se situant en majeure partie au-dessus de la limite des forêts. Cela lui a évité tous les tracasseries auxquels se sont heurtés les stations de la rive droite de la Borgne, Nax et Saint-Martin³⁴. Néanmoins, les écologistes se sont manifestés pour protéger le hameau de Lannaz et évoquer la question du téléski Mont-Rouge. Nous analyserons ces procédures au sein des points 2.2. et 2.3. de notre recherche.

2.2. La protection de Lannaz

Le hameau de Lannaz, regroupant une trentaine de maisons et de granges ainsi qu'une chapelle datant de 1711, compte une dizaine d'habitants au début des années 1980³⁵. Desservi par un chemin forestier étroit et assez pentu par endroits, il ne se prête pas à l'afflux automobile que ne manquerait pas de générer la construction d'un télésiège, passage obligé pour accéder aux champs de ski du Pic d'Artsinol. Le chemin en terre battue devrait nécessairement être remplacé par une route goudronnée d'au moins 3,5 mètres de largeur et des places de parc être aménagées à proximité du hameau de Lannaz. La beauté et le charme du lieu seraient ainsi irrémédiablement altérés. Le Service cantonal de la protection des sites réagit rapidement et, le 25 juillet 1979, il rend sa décision concernant la liaison routière Evolène - Lannaz. *"La zone protégée de Lannaz sera touchée uniquement par la route conduisant à la station de départ. Cette route passera au-dessus de la localité sur le replat du*

34. Les chapitres suivants qui leur sont consacrés reviendront largement sur ces procédures.

35. DESFAYES Jean-Bernard: "Lannaz, le village de Morax, se meurt! - Non, on le tue...". In: *Le Nouvelliste*, avril 1980.

*terrain. (...) Sur le territoire de Lannaz aucun stationnement ne sera toléré*³⁶. Le Service de la protection des sites propose de réserver cet accès aux ayant-droit et, pour le transport des skieurs, la mise à disposition par Télé Evolène de bus navettes à partir des places de parc situées près du Pont de la Borgne.

Cette solution ne satisfait pas totalement Télé Evolène qui aurait souhaité que ses clients puissent accéder directement, skis aux pieds, au départ du télésiège. Les promoteurs imaginent donc une autre solution, la construction du télésiège du Pont qui permet d'amener les skieurs du parking situé près du pont de la Borgne, en un point haut d'où ils pourront rejoindre Lannaz à ski. Cette option se doublera de bus navettes destinés aux débutants et aux non skieurs qui auront ainsi également accès au départ de l'installation reliant Lannaz à Chemeuille. La Ligue Valaisanne de Protection de la Nature (ci-après LVPN), dans son postulat du 10 juillet 1980, est du même avis. Elle donne un préavis favorable à la construction du télésiège du Pont, même si ce dernier oblige à un défrichement de 700 mètres carrés³⁷. Cela permet de préserver Lannaz des atteintes paysagères et d'un trafic automobile conséquent, ce qui semble, selon les documents à notre disposition, le vœu de chacune des parties, les dirigeants de Télé Evolène s'accommodant relativement aisément de cette situation.

2.3. La station d'arrivée du télésiège Mont-Rouge

La plus grande bataille engagée par les dirigeants de Télé Evolène concerne la station supérieure du télésiège La Nouva - Mont-Rouge. Le projet initial prévoyait l'arrivée de cette installation à l'altitude de 2'760 mètres, soit tout proche de la ligne de crête, située à 2'766

36. ATEV, Décision de la Commission cantonale pour la Protection de la nature, du paysage et des sites, 25 juillet 1979, p. 1.

37. ATEV, Lettre de Télé Evolène au Département de l'Economie publique du canton du Valais, 19 septembre 1980, p. 2.

mètres³⁸. Cette implantation avait pour but une liaison future avec Thyon 2000 et le domaine skiable des 4 Vallées, en empruntant la région de Mandelon et du val des Dix, sur le territoire de la commune d'Hérémente. Les instances cantonales et fédérales en ont décidé autrement. Le 25 juillet 1979, la Commission cantonale pour la Protection de la nature, du paysage et des sites donne un préavis positif au projet de remontées mécaniques dans la région du Pic d'Artsinol. Ce préavis est lié à la condition que le télésiège La Nouva - Mont-Rouge ait *"sa station supérieure au maximum à la cote 2610m. c.a.d. au dessous de l'arête reliant le Mont-Rouge à la Pointe de Mandelon. Cette condition est motivée par le fait qu'il ne faut pas avoir des constructions sur une arête, qui soient visibles de loin"*³⁹. L'OFT suit ces observations et donne son feu vert, le 30 janvier 1981, à la construction des installations de Télé Evolène, pour autant que la station supérieure du télésiège Mont-Rouge soit située à l'altitude maximum de 2'610 mètres. Cette décision est motivée principalement par la protection du paysage⁴⁰.

Télé Evolène décide de faire recours, le 23 février 1981, contre cette décision qui prêterait ses projets d'extension future vers sa partenaire de Thyon 2000. Sa requête sera refusée, l'OFT jugeant *"qu'il n'y a pas lieu de retenir comme opportune ou justifiée la liaison du domaine skiable d'Evolène avec la région "Les Quatre Vallées"!"*⁴¹ L'absence de la nécessité de cette liaison au vu des instances fédérales, ajoutée aux exigences de la protection du paysage, compromettent l'acceptation du recours par le Conseil fédéral. En outre, l'OFT n'est pas le seul organisme à se prononcer en faveur d'un refus. L'Office fédéral des forêts, de même que celui de l'aménagement du territoire, sans parler du WWF, tous sont unanimes à dénoncer une arrivée sur la ligne de crête ou à proximité.

Le WWF y est particulièrement opposé. En effet, *"le prolongement de l'installation La Nouva - Mont-Rouge jusqu'à la crête et par conséquent la liaison avec Thyon 2000*

38. ATEV, Refus du recours de Télé Evolène par le Conseil fédéral, 19 septembre 1983, p. 1.

39. ATEV, Décision de la Commission cantonale de Protection de la nature, du paysage et des sites, 25 juillet 1979, p. 1.

40. ATEV, Décision de l'OFT accordant les concessions à Télé Evolène, 30 janvier 1981, p. 1.

41. ATEV, Lettre de l'OFT à l'OFJ, 3 avril 1981, p. 4.

*constituent le premier pas vers un développement touristique important du val d'Hérens, développement qui (...) porterait atteinte au caractère et aux paysages de cette vallée restée pour une grande part intacte*⁴². Cette option serait également en contradiction avec la politique fédérale en matière de tourisme, qui cherche à "*maintenir à long terme des zones intactes répondant aux différents besoins du tourisme en matière d'espace*"⁴³. Tous les organismes fédéraux concernés ainsi que le WWF se prononcent pour un refus du recours de Télé Evolène. Seul le Département de l'Economie publique du canton du Valais prend le parti des requérants, tenant compte de l'éventualité d'une liaison avec Thyon par le val des Dix et de son impact économique sur la commune d'Hérémenche⁴⁴.

En fin de compte, après une procédure de plus de deux ans (entre temps Télé Evolène a construit le téléski jusqu'à la cote autorisée, soit 2610m.), le recours sera rejeté, le 19 septembre 1983, pour des raisons de protection du paysage, d'absence de remontées mécaniques dans le val des Dix et d'aménagement du territoire, le plan directeur cantonal provisoire ne mentionnant pas de façon explicite cette liaison qui fait pourtant partie de la *Conception de développement de la région de Sion*⁴⁵. Evolène voit donc ses volontés d'expansion vers Thyon 2000 fortement compromises.

2.4. L'impossible liaison avec Thyon

La liaison avec le domaine skiable de Thyon 2000 reste néanmoins dans les projets des dirigeants évolénards qui voient en elle le moyen de rendre leur région encore plus attractive. En effet, vivre convenablement durant la saison d'hiver impose une fréquentation importante des logements, commerces et remontées mécaniques. Un domaine skiable attrayant est en cela

42. ATEV, Lettre du WWF à l'OFJ, 27 mars 1981, p. 2.

43. ATEV, Lettre du WWF à l'OFJ, 29 juin 1981, p. 2.

44. ATEV, Lettre du Département de l'Economie publique du Canton du Valais à l'OFJ, 27 avril 1981, p. 2.

indispensable, selon les promoteurs de Télé Evolène. Une liaison ne pourrait être que bénéfique à ce niveau. Pourquoi cette tentative s'est-elle soldée par un échec?

Le développement trop tardif des installations dans le secteur d'Artsinol est une des explications. En effet, à l'aube des années 1980, les préoccupations écologiques sont de plus en plus marquées et les lois régissant les constructions de remontées mécaniques deviennent de plus en plus restrictives. La conception suisse du tourisme préconise le développement touristique des régions qui possèdent déjà une infrastructure de cet ordre, plutôt que l'aménagement de nouvelles zones⁴⁶. Ce durcissement des prescriptions fédérales, ajouté aux pressions des associations de défense de l'environnement et du paysage, compromet la liaison Evolène - Thyon 2000. De plus, la réalisation de cette jonction de deux domaines skiables existants impose la création de plusieurs installations mécaniques dans un secteur vierge de tout développement, le val des Dix, passage obligé des skieurs vers Thyon 2000. Ni installation mécanique, ni piste homologuée, malgré une étude détaillée du secteur de Mandelon, en 1972-1973, à laquelle a procédé la commune d'Hérémente⁴⁷. Cette dernière y montre sa volonté de développer ce secteur et y affirme nettement son souhait de se lier avec le domaine skiable d'Evolène.

Ces tentatives sont donc principalement contrées pour des raisons écologiques. Selon un courrier de l'Office fédéral des forêts, *"toute la région du Pic d'Artsinol et de Mandelon figure à "l'Inventaire des sites protégés de la Suisse" établi en 1977 par la LSPN à la demande de l'Office fédéral des forêts et de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire. Elle est décrite comme site d'importance cantonale et comme une "grande zone de montagne sauvage avec une flore et une faune très riches" "*⁴⁸. Ces considérations environnementales

45. "La commune d'Hérémente dispose d'un domaine skiable dans la région de Mandelon. Son développement constitue une liaison possible à plus long terme entre les secteurs de Thyon-Nendaz et Evolène". Cf. BETRISEY Géo: Conception de développement de la région de Sion. Rapport définitif, juillet 1979, p. 295.

46. ATEV, Lettre du WWF à l'OFJ, 29 juin 1981, p. 2.

47. ATEV, BETRISEY Géo: Rapport relatif à la décision du DFTCE du 30 janvier 1981 concernant le téléski La Nouva - Mont-Rouge, 26 mai 1981, p. 3.

48. ATEV, Lettre de l'OFF à l'OFJ, 16 avril 1981, pp. 1-2.

prennent le dessus sur les aspects économiques. Par ailleurs, le val des Dix a déjà payé un lourd tribut écologique avec la construction du barrage de la Grande Dixence. Cela peut expliquer également la sévérité dont font preuve les instances fédérales envers les remontées mécaniques projetées dans cette région. Télé Thyon et Télé Evolène, qui entretiennent des liens étroits depuis la création de cette dernière⁴⁹, n'avaient pas envisagé tous ces obstacles lors de leur engagement réciproque. Y faire face sera leur défi constant.

3. Une société en perpétuelles difficultés financières

Les difficultés financières n'ont cessé de miner les projets des dirigeants évolénards. La société dépend quasi exclusivement de son actionnaire principale, Télé Thyon, qui assume les dépenses et gère les affaires courantes. Pourquoi Evolène est-elle arrivée à une telle situation? Tout d'abord, la capacité en lits a été surévaluée. A la fin des années 1970, on parle de 5'700 lits touristiques disponibles à Evolène. Cela est jugé irréel par M. Guillaume Favre⁵⁰ qui se demande comment on a pu avancer un tel chiffre. Potentiellement, il pourrait y en avoir autant, mais il est indispensable de transformer les logements, de les rendre confortables. On ne loge pas les touristes dans des raccards ou des granges⁵¹! Cela demande du temps, car ces infrastructures ne sont pas utilisables dans l'immédiat. De plus, un rapport de juin 1997 de M. Willy Anzévi, chef d'exploitation du domaine skiable d'Artsinol, fait état de 2'250 lits

49. Télé Thyon est l'actionnaire principale de Télé Evolène et plusieurs personnes sont membres des deux Conseils d'administration. Nous y reviendrons plus en détails dans les points suivants de ce chapitre consacré à la station d'Evolène.

50. M. Guillaume Favre est le concepteur des installations de la région d'Artsinol. Ingénieur de profession, M. Favre s'est engagé au sein du Conseil d'administration de Télé Evolène dès sa fondation, successivement comme secrétaire, de 1980 à 1991, président, de 1991 à 1998 et vice-président dès cette date, fonction qu'il occupe à l'heure actuelle, tout en étant le directeur de Télé Thyon.

51. Extrait de l'entretien avec M. Guillaume Favre, décembre 2002.

disponibles à Evolène⁵². On est bien loin du chiffre avancé lors de la construction des remontées mécaniques...

Le mauvais emplacement de la station inférieure du télésiège, proche du hameau de Lannaz, est une seconde explication plausible. Son accès fut impossible en voiture lors des premières années d'exploitation. De plus, en début et en fin de saison et lorsque le manque de neige se fait sentir, la piste de descente devient rapidement impraticable, car trop exposée au soleil. Les skieurs doivent donc emprunter le télésiège, puis le bus navette pour regagner leur véhicule ou la station. Cela pose d'évidents problèmes de confort, voire de sécurité (boue, chutes de pierres...) et rebute nombre de clients potentiels. En outre, l'éloignement par rapport au centre de la station ne plaide pas en faveur de Télé Evolène et complique l'existence des skieurs qui doivent recourir à un transport motorisé pour accéder au domaine skiable.

Les défauts de ce dernier, ajoutés au manque d'infrastructures d'accueil, principalement dans l'hôtellerie et surtout la sous-occupation des lits existants, faute de publicité bien ciblée ou à cause de stratégies incohérentes, contribuent aux difficultés de trésorerie de Télé Evolène. "*Faisons un effort pour louer nos lits*"!⁵³, clame M. Eugène Mauris dans un des rapports du Conseil d'administration de Télé Evolène. Oui, mais pour cela il faut faire preuve d'initiative, s'ouvrir à l'étranger et risquer de perdre un peu d'argent au départ pour en gagner plus tard, ce qui rebute certains propriétaires de chalets évolénards. L'arrivée d'Internet et des nouvelles technologies de l'information a permis beaucoup de progrès dans ce domaine qui reste, malgré tout, encore un des points faibles du réseau touristique évolénard.

52. "1'500 lits de chalets, 250 lits d'hôtels et 500 de colonies". In: ANZEVUI Willy: *Rapport saison d'hiver 96/97*, juin 1997, p. 3.

53. ATEV, Rapport du Conseil d'administration, 10 octobre 1988, p. 2.

3.1. L'apport de la commune

La commune d'Evolène est à la base du projet des remontées mécaniques du Pic d'Artsinol. Elle s'est financièrement engagée à la hauteur de 148'000 francs lors de la fondation de la société⁵⁴. La volonté politique de s'ouvrir au tourisme hivernal est donc bien présente au sein de l'exécutif évolénard. C'est d'ailleurs M. Eugène Mauris, le président de la commune d'Evolène, qui a pris la tête de la société dès sa fondation. La commune est constamment impliquée au sein du Conseil d'administration, où siègent, hormis le président, plusieurs conseillers. A l'heure actuelle, et ce dès octobre 1998, les cinq membres évolénards⁵⁵ font partie du Conseil communal. On ne peut donc pas dire que les représentants politiques ne s'investissent pas pour la société. Cet engagement provient du fait que la gestion de cette dernière est assurée à parts égales par la commune et par Télé Thyon, et ce depuis octobre 1998⁵⁶.

Auparavant, la commune avait, à chaque recapitalisation, contribué financièrement à la société, de manière à y garder un certain poids⁵⁷. Cependant, de 1993 à 1998, elle s'en désengage financièrement, Télé Thyon en devenant la seule actionnaire. Néanmoins, sa présence reste marquée au sein du Conseil d'administration et des contributions en nature, notamment le déblaiement de la neige des places de parc, la publicité et le 50% du financement de la ligne de bus navettes, soit environ 40'000 francs, lui sont accordées⁵⁸.

C'est un fait. La commune a toujours plus soutenu Télé Evolène que les deux autres sociétés de remontées mécaniques implantées sur le territoire communal. Aucune trace d'un soutien financier conséquent, ni pour Arolla, ni pour Blanchalpe, du moins à notre

54. ATEV, Acte de fondation de la société Télé Evolène SA, 17 janvier 1980, p. 3.

55. Il s'agit de M. Damien Métrailler, conseiller communal et président du Conseil d'administration de Télé Evolène, de M. Pierre-Henri Pralong, président d'Evolène et de MM. Frédéric Fauchère, Patrick Sierro et Narcisse Gaspoz.

56. ATEV, PV de l'assemblée générale extraordinaire de Télé Evolène, 1er octobre 1998, p. 2.

57. En 1986, elle souscrit 75'000 francs et 250'000 en décembre 1989. Cf: ATEV, Historique de la participation financière de la commune d'Evolène, 18 mars 1998.

connaissance, alors que la commune a déjà contribué pour plusieurs millions à la survie de Télé Evolène. On ne peut s'empêcher de soupçonner un certain favoritisme, même si le soutien vise un but précis, selon le président de la commune: le maintien de tout le réseau économique tissé autour du tourisme hivernal qui, sans la présence des remontées mécaniques, verrait la disparition de plusieurs dizaines, voire centaines d'emplois.

3.2. Le poids financier et décisionnel de Télé Thyon

L'aventure commune entre les deux sociétés de remontées mécaniques débute au moment de la fondation de Télé Evolène. M. Eugène Mauris, président de la commune d'Evolène de 1976 à 1992, approche les présidents de Vex, M. Narcisse Micheloud, et d'Hérémence, M. Narcisse Seppey et leur fait part de la volonté des Evolénards de développer des remontées mécaniques dans la région d'Artsinol⁵⁹. M. Mauris sollicite l'appui de ces deux personnalités, qui sont respectivement président et vice-président de la SA Télécabine Sion Hérémence Thyon⁶⁰. Cela implique donc directement la station hivernale de Thyon 2000 dans le projet d'Evolène. Les deux sociétés ont apparemment tout à y gagner. Télé Evolène découvre un investisseur et un partenaire important qui a déjà l'expérience des remontées mécaniques, et Télé Thyon voit dans la région du Pic d'Artsinol la possibilité d'étendre son domaine skiable par la zone d'Essertse et de Mandelon, dans le val des Dix. Cette vision commune explique l'intérêt réciproque que se sont porté ces deux sociétés, certes voisines géographiquement, mais tout de même relativement éloignées l'une de l'autre. Cette distance et la présence de zones protégées entre les deux, notamment les marais d'Essertse et la région

58. ATEV, Convention entre la commune d'Evolène et Télé Evolène, 10 décembre 1993.

59. Extrait de l'entretien avec M. Guillaume Favre, décembre 2002.

60. La société TSHT est l'ancêtre de Télé Thyon SA. Le changement de nom intervient en 1991. Nous dénommerons cette société Télé Thyon pour simplifier la tâche du lecteur.

61. ATEV, Acte de fondation de la société Télé Evolène SA, 17 janvier 1980, p. 3.

de Mandelon, compromettront fortement les projets de liaison entre les domaines skiables qui, dès 1981, est le but avoué des deux parties.

Télé Thyon est présente dès la fondation de la société, le 17 janvier 1980. Le capital social se monte alors à 300'000 francs et se répartit ainsi: 150'000 francs pour Télé Thyon, 148'000 pour la commune d'Evolène et les 2'000 francs restants pour MM. Michel Anzévui et Henri-Jules Métrailler, deux citoyens d'Evolène, membres du Conseil d'administration⁶¹. Télé Thyon détient donc déjà le 50% du capital social. Lors du passage de ce dernier à 2,5 millions, le 23 octobre 1980, Télé Thyon souscrit 850'000 francs, ce qui porte sa participation à un million de francs⁶². En 1986, lors de la seconde augmentation du capital social, la participation de Télé Thyon sera plus conséquente encore. Elle souscrit deux millions sur les 2'250'000 francs⁶³, accentuant de ce fait son emprise sur Télé Evolène. Cette dernière lui doit d'ailleurs sa survie, après cinq ans d'existence déjà. Preuve en est les avances consenties par Télé Thyon pour payer les factures et rembourser les emprunts de Télé Evolène⁶⁴. Le montant de ces avances est reconverti en capital social en 1986. Cette emprise ne cesse pas, Télé Evolène étant incapable de faire face à ses engagements financiers. Le 17 septembre 1991, date d'une nouvelle hausse de ce dernier, Télé Thyon souscrit à nouveau 1'457'000 francs sur les 1,5 millions réinjectés dans la société⁶⁵. Télé Thyon détient alors 2'068'000 sur les 2,5 millions, montant du capital social de Télé Evolène, le solde se répartissant entre la commune d'Evolène, des entreprises concernées par les travaux dans la région d'Artsinol et des particuliers, pour la plupart citoyens de la commune d'Evolène⁶⁶.

Télé Thyon s'implique également, dès 1980, au sein de l'organe décisionnel de Télé Evolène. En effet, le Conseil d'administration compte en permanence quatre représentants

62. ATEV, Décision d'augmentation du capital social, 23 octobre 1980, p. 1.

63. ATEV, Décision d'augmentation du capital social, 28 octobre 1986, p. 3.

64. Au 31 décembre 1985, le total des avances se monte à près d' 1'850'000 francs. Pour la seule année 1982, ces avances se montent à 900'000 francs. Cf: ATEV, Décompte des avances de TSHT au 31 décembre 1985.

65. ATEV, Décision d'augmentation du capital social, 17 septembre 1991, p. 1.

66. ATEV, Décompte des actions de Télé Thyon au 31 décembre 1991.

minimum de Télé Thyon, le solde provenant de la commune d'Evolène. Entre 1991 et 1998, Télé Evolène est présidée par un représentant de Thyon, M. Guillaume Favre. Ce dernier, secrétaire de Télé Evolène sous la présidence de M. Eugène Mauris de 1980 à 1991, lui succède logiquement à un moment où l'emprise de Télé Thyon se fait de plus en plus vive. En octobre 1993, Télé Evolène ne pouvant toujours pas honorer ses engagements et se trouvant au bord de la faillite, Télé Thyon reprend la société dont elle souscrit la totalité du capital social, soit 1'300'000 francs⁶⁷. Télé Evolène se retrouve totalement en mains extérieures à la commune, même si cette dernière reste représentée par quatre membres sur neuf au sein du Conseil d'administration⁶⁸.

Le dernier épisode en date du feuilleton Télé Evolène est la reprise de 50% de la société par la commune d'Evolène qui, sous la menace de Télé Thyon de fermer les installations, injecte 1'300'000 francs dans la société, soit la moitié du capital social, fixé depuis le 1er octobre 1998 à 2'600'000 francs. Le retour de la commune d'Evolène coïncide avec l'arrivée d'un nouveau président à la tête de Télé Evolène, M. Damien Métrailler, conseiller communal, qui remplace M. Guillaume Favre, ce dernier en devenant le vice-président⁶⁹. La mainmise financière et décisionnelle de Télé Thyon sur la société de remontées mécaniques évolénarde est très forte dès la création de cette dernière. L'impossibilité de générer un bénéfice et le timide engagement des Evolénards expliquent cette situation paradoxale pour une station qui redoutait de perdre la maîtrise de son développement dans les années 1960.

67. ATEV, Extrait du registre du commerce du 31 janvier 1994.

68. Ces quatre membres sont MM. Pierre-Henri Pralong, président de la commune d'Evolène, Henri-Jules Métrailler, Michel Anzévi et Jean-Pierre Chevrier. Cf: ATEV, Composition du Conseil d'administration, octobre 1991.

69. ATEV, Extrait du registre du commerce du 6 octobre 1998.

3.3. Le ras-le-bol de Télé Thyon

Télé Thyon et ses dirigeants se sont démenés tant financièrement qu'humainement pour permettre la viabilité de Télé Evolène. Au début des années 1990, leur ras-le-bol commence à se faire sentir. Dans une lettre adressée aux membres du Conseil communal et aux présidents des quatre Sociétés de Développement de la commune d'Evolène, les dirigeants de Télé Thyon, MM. Narcisse Micheloud et Narcisse Seppey, déplorent le manque de soutien de la part des habitants d'Evolène. *"Les avis exprimés relèvent unanimement une contribution insuffisante de la part d'Evolène. Ces carences se sont manifestées notamment dans l'actionnariat ainsi que lors de décisions ponctuelles, lesquelles auraient facilité ou renforcé l'exploitation"*⁷⁰. Cette correspondance relève également les carences d'Evolène au niveau publicitaire et au sein de l'organisation interne de la location de logements, ces derniers étant fréquemment sous-occupés⁷¹. Par ailleurs, *"sur papier 4'500 lits sont recensés alors que seulement moins de 1'000 sont mis en location; il y a dès lors sous-location et sous-occupation des lits"*⁷². Télé Evolène essuie des pertes de 300'000 à 400'000 francs par année, alors que son chiffre d'affaire, qui englobe les remontées mécaniques et le restaurant d'altitude de Chemeuille se situe en moyenne à 800'000 francs⁷³. Ces pertes sont assumées en majeure partie par l'actionnaire principale, Télé Thyon. Cette dernière déplore le manque de soutien des Evolénards qui ont eu de la peine à investir dans ce projet, particulièrement les privés. Elle pose, par une lettre du 14 août 1992, un ultimatum, enjoignant les Evolénards à s'unir afin de sauver leur société de remontées mécaniques.

70. ATEV, Lettre des dirigeants de Télé Thyon aux membres du Conseil communal et aux présidents des quatre SD de la commune d'Evolène, 14 août 1992, p. 3.

71. La plupart est loué cinq semaines durant la saison d'hiver, alors que pour être rentables il faudrait quinze semaines de location. Cf: *Ibidem*, p. 3.

72. ATEV, PV de l'assemblée générale de Télé Evolène, 9 juin 1992, p. 3.

73. Extrait de l'entretien avec M. Pierre-Henri Pralong, président d'Evolène, décembre 2002.

Le Conseil d'administration cherche des solutions et envisage plusieurs scénarios: reprise des installations par Télé Thyon ou la commune d'Evolène, fermeture et démontage de ces dernières, avec comme conséquences la perte de la concession et surtout de l'attrait hivernal d'Evolène pour beaucoup de touristes. Finalement, comme relaté précédemment au sein de notre recherche, Télé Thyon reprendra la totalité de la société en décembre 1993. Cette attitude peut s'expliquer par le désir de Thyon de ne pas perdre définitivement les millions investis à Evolène, ce qui serait irrémédiable en cas de faillite. Thyon fait également un geste en faveur des Evolénards, des liens d'amitié s'étant tissés en douze ans de gestion commune.

En outre, les dirigeants gardent le secret espoir qu'une liaison pourra un jour se réaliser, ce qui offrirait un attrait supplémentaire à la région d'Evolène. Cela semble justifier le sauvetage des installations de Télé Evolène, d'autant plus que Télé Thyon jouit d'une situation financière saine qui lui permet ce nouvel investissement. Malgré tout, à la suite d'hivers difficiles dus à un enneigement souvent précaire, sans parler des avalanches de février 1999 qui, certes, n'ont pas causé trop de dégâts aux installations mais qui ont marqué psychologiquement et probablement pour plusieurs années, nombre de clients, la situation de Télé Evolène n'a guère connu d'amélioration. L'extension du domaine skiable, avec la construction du téléski des Arpilles, mis en service en 1991⁷⁴, et l'ouverture, à la même période de la route goudronnée et des parkings de Lannaz qui améliorent l'accès à la station inférieure du télésiège, n'y changeront rien. Evolène reste trop tributaire des conditions météorologiques pour s'assurer un rendement positif chaque hiver. Télé Thyon continue à apporter son aide à Télé Evolène, même si, depuis 1998, la commune s'investit de plus en plus, en assumant le 50% des pertes⁷⁵. Mais pour combien de saisons encore?

74. Pour une visualisation de cette installation nous vous renvoyons à la carte au 1: 25'000 représentant le domaine skiable de Télé Evolène, présentée en annexe de notre travail.

75. ATEV, Convention du 3 septembre 1998 entre Télé Thyon, Télé Evolène et la commune d'Evolène.

3.4. Le rôle indispensable du tourisme hivernal dans l'économie évolénarde

Le tourisme est un facteur économique primordial pour la commune d'Evolène. C'est sans doute pour cette raison que celle-ci apporte un soutien si élevé à une société de remontées mécaniques qui connaît de telles difficultés. En effet, le maintien de cette dernière est indispensable, tant pour la renommée que pour la survie économique de la station. Sa contribution directe est déjà conséquente. Télé Evolène fournit quatre emplois à l'année et vingt à vingt-cinq en saison, ce qui n'est pas négligeable⁷⁶. De ces postes de travail bénéficient les agriculteurs, les indépendants et les femmes, qui y trouvent un revenu d'appoint appréciable en saison hivernale où leur occupation habituelle exige moins de temps. Cet emploi saisonnier évite le chômage et ses conséquences sociales et engendre un revenu fiscal appréciable pour la commune, même si ce dernier reste relativement modeste.

L'exploitation des remontées mécaniques du Pic d'Artsinol bénéficie également à toute l'économie locale. En effet, 40% du chiffre d'affaire des commerces, logements et hôtels est réalisé durant les mois d'hiver. Sans l'impact des installations, le secteur Evolène - Les Haudères perdrait les deux tiers de ses recettes globales, soit 4'370'000 francs, ces dernières se chiffrant à 6'550'000 francs pour l'hiver 1997-98⁷⁷. Il en résulterait un manque à gagner considérable, principalement pour les hôteliers, même si le taux d'occupation des lits se situe à moins de 20% pour la saison analysée par M. Willy Anzévi⁷⁸. Les petits commerçants et artisans, très nombreux à Evolène, village où la tradition touristique remonte au XIX^{ème} siècle, en souffriraient également. Pas d'installation signifie la perte du pôle d'attraction principal de la région, ce qui aurait pour corollaire une érosion des locations de chalets, moins

76. Extrait de l'entretien avec M. Pierre-Henri Pralong, décembre 2002.

77. ANZEVUI Willy, chef d'exploitation de Télé Evolène: *Brève analyse touristique ponctuelle, juin/juillet 1998*, Evolène, pp. 6-7.

78. *Ibidem*, p. 4.

de constructions et de rénovations de résidences secondaires, sans parler de l'image de la région qui serait fortement écornée.

Le tourisme est le pilier principal de l'économie évolénarde. Deux tiers des emplois sur place sont générés par le secteur des services. La sauvegarde de l'outil que représente Télé Evolène, l'amélioration constante de l'offre pour satisfaire la clientèle au maximum est, actuellement, l'option choisie par l'exécutif évolénard. Ainsi, les dirigeants n'envisagent aucunement une fermeture, même si Télé Evolène n'a toujours pas atteint son seuil de rentabilité. On en veut pour preuve un article récent où M. Damien Métrailler, actuel président du Conseil d'administration de la société, s'exprime en ces termes: *"Les possibilités sont encore nombreuses d'étendre notre domaine skiable et nous n'avons pas mis dans le tiroir aux oubliettes la liaison sur Mandelon et le rattachement aux 4-Vallées par le Greppon Blanc. Le projet est réactualisé et il fait l'objet d'une nouvelle demande à l'Office Fédéral des Transports. Il n'est pas utopique de songer à sa réalisation dans un avenir à moyen terme"*⁷⁹. Bel optimisme, mais il faudra obligatoirement trouver des investisseurs et améliorer la qualité de l'offre touristique. La fusion récente des quatre SD de la commune est un grand pas en avant dans cette direction. Le maintien de nombre d'emplois dans la région est à ce prix.

IV. Synthèse

Arrivé au terme de cette seconde partie consacrée au tourisme hivernal du haut val d'Hérens, nous avons pu mettre en évidence les particularités de chacune des trois stations de cette région. Ces caractéristiques propres, doublées de contraintes géographiques et de mentalités souvent en contradiction, ont longtemps freiné la collaboration entre ces dernières. La trop récente fusion des quatre SD de la commune en est la parfaite illustration.

79. GESSLER Marie-Jo: "Le point de la saison d'hiver 2002-2003 avec les Remontées mécaniques hérensardes", *art. cit.*, pp. 16-17.

Arolla a su le mieux allier saison d'hiver et saison d'été, en restant raisonnable dans son développement, par la maîtrise de son essor immobilier. Une gestion endogène et une politique empreinte de sagesse ont été les gages de cette réussite. Sa situation géographique, notamment son altitude de 2'000 mètres, en est un autre.

La région de "Sur les Rocs" s'est toujours singularisée par rapport à ses consœurs. Prônant un tourisme doux, respectueux des valeurs naturelles et paysagères, elle n'a pas pour autant tourné le dos au tourisme hivernal, le téléski du Tsaté étant la première installation d'envergure de la commune. Une SD et des habitants désireux de préserver leur cadre de vie, doublé d'un emplacement défavorable à la pratique du ski, ont freiné un développement plus conséquent de ce domaine skiable, sur lequel étaient fondés de nombreux espoirs dans les années 1960-1970.

Finalement, Evolène étendra son domaine skiable dans le secteur d'Artsinol, envisageant une liaison avec les installations de Télé Thyon, actionnaire majoritaire de la société fondée en 1980. L'échec de ce rapprochement, principalement pour des raisons écologiques et financières, bloquera l'expansion de Télé Evolène qui, sans les apports conséquents de Télé Thyon et de la commune, aurait déjà déposé son bilan. Malgré tout, le rôle important joué par le tourisme d'hiver dans l'économie évolénarde permet d'envisager l'avenir de ces installations, lesquelles représentent le principal pôle d'attraction hivernal de cette localité. Une fermeture n'est donc pas à l'ordre du jour, les dirigeants actuels songeant même à une nouvelle extension, afin d'améliorer l'offre touristique, même si la situation financière de Télé Evolène reste préoccupante. Les années à venir nous renseigneront sur l'opportunité de cette option.

Il est temps maintenant de passer à la seconde région qui a retenu notre attention, la rive droite de la Borgne, dont la particularité consiste en son essor tardif par rapport au reste de la vallée. Nous consacrerons la troisième partie de ce mémoire à l'analyse de ce développement.

TROISIEME PARTIE:

**l'essor tardif de la rive
droite de la Borgne**

La rive droite de la Borgne est restée, depuis le début de l'expansion économique, à la traîne par rapport au reste de la vallée. Les quatre communes qui recouvrent cette région jugée économiquement "*froide*"¹ du Val d'Hérens, sont demeurées vierges de tout développement touristique hivernal avant l'avènement de Télé Mont Noble (ci-après TMN), en 1979. Quelles en sont les raisons ? Pourquoi une région au climat et à l'ensoleillement exceptionnels a-t-elle patienté autant d'années avant d'entreprendre un projet d'envergure dans le domaine touristique ? Nous tenterons dans cette troisième partie, à la lumière des archives de TMN et de la commune de Saint-Martin, enrichies de témoignages de personnalités locales, d'en expliciter les raisons.

Notre recherche débutera par Nax, seule commune de la rive droite à posséder actuellement un domaine skiable. De la gestation du projet à la réalisation récente du télésiège de "La Combe", des conflits avec les milieux écologistes au dialogue, c'est l'histoire riche et mouvementée de la benjamine des stations valaisannes que nous vous dévoilerons au sein du chapitre 1.

Le second chapitre sera centré sur la commune de Saint-Martin. Cette dernière, malgré un soutien sans faille de sa population et un projet jugé bien conçu par l'Etat du Valais², a manqué le virage du tourisme hivernal. Nous en expliciterons les raisons et les orientations choisies par la municipalité pour palier l'échec d'un développement touristique considéré comme primordial dans les années quatre-vingts.

1. Archives de Télé Mont-Noble (ci-après ATMN), Lettre de TMN à l'OFT, 8 mai 1978, p. 4. Cet argument est répété maintes fois par les promoteurs.

2. "Remontées mécaniques de Saint-Martin: Le Conseil fédéral dit non". In: *Le Nouvelliste*, 30-31 mars 1985.

I. Nax : un développement par petits pas

Une des caractéristiques principales du développement de la station de Nax et de TMN consiste en leur politique des petits pas. Ici, point de folie des grandeurs, mais un projet certes ambitieux, mais à la mesure de la station. En effet, Nax, en 1977, est un village de 405 habitants³. L'infrastructure hôtelière y est quasiment inexistante. Des chalets ont été construits aux alentours du village, des mayens ont été rénovés, mais ce sont principalement des résidences secondaires appartenant à d'anciens habitants que l'absence de travail au sein de leur commune a contraint à émigrer vers la plaine ou à l'extérieur du canton. C'est dans ce contexte que naîtra TMN. Mais remontons quelque peu le cours du temps pour établir la genèse du développement touristique hivernal de la commune de Nax.

1. Les grandes étapes du développement

Le ski s'est développé en Valais dès le début du XXème siècle. 1907 voit la fondation du premier ski club valaisan, à Martigny, suivi une année plus tard par Saas Fee, Zermatt et Montana. D'abord employé à des fins utilitaires pour les déplacements hivernaux, le ski devient peu à peu un sport de compétition, avec les courses en patrouilles notamment.

Nax n'a pas échappé à ce phénomène qui s'est propagé rapidement à l'ensemble du Valais de 1934 à 1950. En effet, l'Association Valaisanne des Clubs de Ski (AVCS), fondée le 21 octobre 1934 par neuf clubs, compte septante membres en 1950⁴ L'apport de quelques

3. BETRISEY Géo: *Conception de développement de la région de Sion, op. cit.*, p. 43.

4. LOYE Eric: *Apparition et développement du ski en Valais*. Université de Lausanne. Centre de formation des maîtres d'éducation physique, 1987, p. 33.

passionnés est à la base de l'essor du ski dans la commune de Nax. Nous le verrons à chaque stade du développement.

1.1. Les pionniers du ski club

Comme dans tout le Valais, le ski a débuté à Nax "à la force des mollets". Le ski club (ci-après SC) Mont-Noble a été fondé en 1932⁵. En ce temps-là, point de téléski pour se hisser vers les sommets. Une vingtaine de membres en fait partie et le ski est pour ces passionnés un des seuls loisirs, particulièrement en hiver. Point de chenilles pour damer les pistes, mais des descentes dans la grosse neige, des virages dans la poudreuse ou alors tout droit pour ceux qui savaient moins bien skier... C'est le temps des pionniers, des lattes en bois, des peaux de phoque... Des concours sont organisés d'abord en interne : " *On descendait tout droit la pente entre la Place et la Cordamou, on ne savait pas virer, mais ligner. Une fois le crépi rugueux de la cure sur la Place avait reçu mes tibias en premier, on se mettait pas à l'assurance comme on dit un peu partout en Valais. A mon âge, on nettoyait bien la plaie et l'important c'était surtout que mon père n'en sache rien ; sinon le ski c'était terminé pour la vie*"⁶.

On ressent un réel esprit de camaraderie, l'envie et le besoin de se défouler, de se libérer des contraintes du labeur quotidien. D'internes, les concours s'ouvrent aux ski clubs voisins. On se rend, le plus souvent à pieds, à Vercorin, Saint-Martin, Hérémente, Veysonnaz, Nendaz... C'est "*l'ère des champions*"⁷. Les pistes sont préparées par les membres du ski

5. FAVRE Marcel: "Bientôt 50 ans pour le SC Mont-Noble de Nax". In: *Le Nouvelliste*, 13 février 1980.

6. FAVRE Marcel: "Lettre ouverte au Ski Club Mt-Noble". In: *Flash*, journal du SC Mont Noble 76-77, p. 7.

7. *Ibidem*, p.7.

club recevant qui tassent la neige et plantent les piquets. On se mesure les uns aux autres, aux abords des villages, où la neige recouvre les prés en abondance. Cela ne calme pas les envies de monter toujours plus haut, vers les contreforts du Mont-Noble, où le ski club de Nax érigera une cabane, but de nombreuses randonnées et de soirées enjouées.

Le ski club joue un rôle social non négligeable au sein de la communauté naxarde et ceci bien avant le développement des remontées mécaniques, auquel il sera évidemment partie prenante.

1.2. Avant Télé Mont-Noble, Télé Moulinets (1958)

La société des Moulinets, du nom de l'emplacement du téléski, est constituée à Nax en 1958⁸. Son capital social, libéré en 1960, se monte à 60'000 francs (600 actions à 100 francs). Les actions sont détenues en majorité par des habitants de Nax, Bramois, Grône et Sion, les villages et communes des environs. Des entreprises de la région se partagent le reste des actions avec la Bourgeoisie de Nax qui, à elle seule, en détient cent dix. C'est la seule collectivité publique engagée financièrement dans la société.

Les statuts de la première société des remontées mécaniques du balcon du ciel datent du 25 juin 1960 et portent les signatures de M. René Grand, président, et de M. Camille Bruttin, secrétaire. Soulignons ici la forte présence de membres du SC Mont-Noble parmi les actionnaires de la société. René Grand en est le meilleur exemple, lui qui fut président du ski club de 1950 à 1958⁹.

La société connaît de fortes difficultés financières et augmente progressivement son capital social, dans les années 1960, pour le porter à 300'000 francs en 1969, grâce à la

8. "Nax et le développement de ses remontées mécaniques". In: *Le Nouvelliste*, 26 janvier 1976.

9. FAVRE Marcel: "50 ans du SC Mont Noble: 1932-1982": Liste des présidents, in: *Flash*, op. cit., 1982.

10. "Nax et le développement de ses remontées mécaniques". *art. cit.*, 26 janvier 1976.

Bourgeoisie de Nax qui lui accorde un montant de 200'000 francs¹⁰. Plusieurs facteurs expliquent ces difficultés. Tout d'abord, la présence d'un seul télési ne permet pas de proposer un domaine skiable très attractif par rapport à d'autres régions plus développées. Peu de touristes de l'extérieur se déplacent à Nax durant l'hiver, du fait de l'absence d'infrastructure hôtelière. Enfin, un emplacement assez mal choisi, -le télési part du village à l'260m d'altitude-, ne favorise pas la pratique du ski alpin puisque le souci d'enneigement est récurrent. Les recettes sont faibles, car elles ne reposent que sur la clientèle locale et ne permettent pas d'amortir la dette qui s'alourdit d'année en année.

Les quelques protocoles du conseil d'administration à notre disposition nous apprennent que des projets d'expansion ont germé dans l'esprit des Naxards, dès les années 1960. M. Onésime Bitz, président de la commune de Nax de 1949 à 1981¹¹ et vice-président de Télé Moulinets, dont la présidence a été reprise par M. Michel Dubuis, conseiller communal à Sion, a été particulièrement dynamique. Un de ses projets est consacré à la construction d'un télési qui partirait du sommet des Moulinets pour aboutir aux environs de la cabane du Mont-Noble. " *Cela compléterait nos moyens mécaniques de remontées et emmènerait du monde*"¹².

Onésime Bitz désire prendre contact avec les communes voisines de Vernamiège et de Mase pour connaître leur intérêt pour un développement touristique, ayant en tête, depuis 1962 déjà, un projet de télécabine reliant Nax au Mont-Noble. Nous pouvons relater ici un extrait d'un de ses entretiens accordés au *Nouvelliste*, le 3 mai 1962 : " *Les possibilités dans le secteur du tourisme sont très vastes. La réalisation de la télécabine Nax-Mont Noble avec deux stations intermédiaires nous préoccupe beaucoup. Le coût de cette entreprise s'élèvera à six ou sept millions. Mais pour attirer toujours plus de monde et de touristes chez nous, il va falloir construire des hôtels et là nous espérons que l'initiative privée résoudra ce*

11. TMN, Rapport de gestion 1981, p. 4.

12. ATMN, PV Conseil d'administration Télé Moulinets, 13 juin 1967.

*problème*¹³. Ce projet ambitieux ne verra pas le jour, probablement du fait de son coût prohibitif pour une petite commune comme Nax et du manque d'initiative privée dans les domaines touristique et immobilier.

Un autre projet, élaboré en 1973, consiste à déplacer l'actuel télésiège des Moulinets et à le transformer en télésiège. Cette opération est jugée "*difficile et coûteuse*"¹⁴ par le Conseil d'administration, même si l'hiver 1972-1973 a été marqué par une absence de neige jusqu'au 15 février. Pour remédier à cela, deux promoteurs, MM. Roger Comina et Raymond Théoduloz, veulent installer un télésiège dans la région de la Chapelle pour arriver à une altitude supérieure et éviter ainsi le manque de neige. Ils se heurteront au refus de la société des Moulinets, qui craint la concurrence. Cette dernière désire construire un second télésiège proche du premier, mais se heurte à son tour au refus des propriétaires de terrains¹⁵. En parallèle à cela, M. Onésime Bitz fait part au Conseil d'administration, lors de la séance du 26 février 1974, du complexe touristique à l'étude dans la région de la rive droite de la Borgne et impliquant les communes de Grône, Nax, Vernamiège, Mase et Saint-Martin. La nécessité d'un projet à l'échelle régionale avait donc déjà germé à l'époque.

Malheureusement, quelques dissensions sur les priorités de construction des infrastructures ont sapé la belle entente entre les cinq partenaires communaux, chacun désirant la construction d'une installation de base le reliant au domaine skiable projeté. Les communes de Mase, Vernamiège et Nax décident, lors de la séance du 18 mai 1974, de demander une concession pour une télécabine reliant Prarion, sur la commune de Vernamiège, au Mont-Noble. Cette concession sera refusée en janvier 1975 pour des raisons financières, -la société du Télésiège de Nax¹⁶, faute d'argent, n'ayant pas versé la somme exigée par Berne-, et également pour des questions forestières¹⁷.

13. "Nous ferons de Nax un centre touristique". In: *Le Nouvelliste*, 3 mai 1962.

14. ATMN, PV Conseil d'administration Télé Moulinets, 30 mars 1973.

15. ATMN, PV Conseil d'administration Télé Moulinets, 7 novembre 1973.

16. Il s'agit de l'autre nom de la société Télé Moulinets. Les deux sont employés dans les documents consultés.

17. ATMN, PV Conseil d'administration Télé Moulinets, 31 janvier 1975.

C'est le début de la fin pour la société Téléski de Nax SA qui voit sa dette globale atteindre près de 240'000 francs et qui risque la faillite. Après concertation, celle-ci sera rendue effective le 24 octobre 1975¹⁸, l'actif et le passif étant repris par la Bourgeoisie de Nax, principale actionnaire.

1.3. Un groupe de passionnés pour " relancer " le tourisme (1976)

La faillite et la dissolution de la société Téléski de Nax SA auraient pu stopper net toute volonté de développement du tourisme de ski au sein de la communauté naxarde. C'était sans compter sur la volonté d'un groupe d'initiateurs qui, le 20 janvier 1976, invite la population à une séance d'information sur le développement futur de la région et la possible création d'une nouvelle société. Ce groupe d'initiative se compose des trois présidents de Nax, Mase et Vernamiège, MM. Onésime Bitz, Bernard Rossier et Michel Jacquod. Cela démontre la volonté politique de progresser sur la voie touristique, malgré les échecs antérieurs. Mais la base de l'idée provient d'acteurs privés et principalement de deux Naxards, MM. Firmin Bruttin, commerçant à Nax, et Roger Comina, entrepreneur spécialisé dans les travaux du bâtiment, le génie civil et les terrassements. Ce dernier, en 1973 déjà, avait proposé l'installation d'un téléski dans la région de la Chapelle, pour atteindre une altitude supérieure et ainsi remédier au problème récurrent de l'enneigement. La logique voulait qu'il soit à la base de ce nouveau projet dont il pourra également bénéficier professionnellement.

Ces cinq acteurs sont accompagnés, lors de cette première séance d'information en date du 24 janvier 1976, de MM. Joseph Métrailler et Emmanuel Chevrier, respectivement conseiller communal à Sion et patron de la fiduciaire ayant examiné les comptes de la société Téléski de Nax SA. M. Chevrier représente également la commune de Sion au sein de ce

18. ATMN, Rapport de la fiduciaire Emmanuel Chevrier, Sion, octobre 1975.

comité d'initiative. Cette dernière, nous le constaterons tout au long de ce chapitre, marquera une présence active durant sa gestation et au sein de la société de TMN.

Ce groupe d'initiative présente à une assemblée de plus de quatre-vingts personnes¹⁹ son projet, dont l'objectif avoué est d'atteindre le Mont-Noble. Pour cela, il est prévu, pour raccourcir la distance des remontées mécaniques, de s'implanter dans le secteur de la Chapelle des Mayens. Nous y voyons une marque de sagesse et de prudence, la neige faisant souvent défaut à l'altitude du village et l'installation d'une remontée de type lourd engendrant des coûts importants, difficiles à assumer, du moins dans l'immédiat.

Une seconde étape, après l'installation du téléski existant cédé par la Bourgeoisie de Nax dans le secteur la Chapelle/ Lavachère, sera d'atteindre, par un télésiège ou un téléski, le Mont-Noble. La concrétisation de ces projets, jugés "*hardis mais non téméraires*"²⁰, exigera des moyens financiers. C'est cela le plus ardu, le passé récent nous l'a démontré. La différence de ce projet est son caractère réaliste. Point de télécabine au coût prohibitif à l'horizon, mais une implantation par étapes, qui pourrait aisément séduire des investisseurs potentiels et, avant tout, la population locale qui aurait tout à y gagner, principalement les propriétaires immobiliers²¹. Il est donc décidé, à la suite de cette entrevue positive, de constituer un comité pour une élaboration concrète du projet et surtout pour trouver l'appui financier indispensable à cette réalisation.

19. "Nax et le développement de ses remontées mécaniques". In: *Le Nouvelliste*, 26 janvier 1976.

20. *Ibidem*.

21. ATMN, Lettre du comité d'initiative à la population, 20 janvier 1976, p. 1.

1.4. La naissance de Télé Mont-Noble

Avant la naissance officielle de la société TMN, le comité d'initiative, composé de huit membres²², a œuvré d'arrache pied dès février 1976, pour établir un dossier technique, évaluer les coûts des infrastructures, chercher l'appui des communes de la région et enfin ouvrir une souscription publique. Ces efforts furent couronnés de succès après des périodes de doute, vu l'ampleur de cet ambitieux projet. Quels sont les acteurs principaux de ce développement et quelles motivations les animent? C'est à cette interrogation que nous souhaitons répondre dans ce sous-point.

1.4.1. Les principaux acteurs

La naissance de TMN n'aurait jamais été possible sans un soutien sans faille des communes de la région. Leur appui politique, lors des demandes de concessions, par exemple, et surtout financier a été indispensable au succès de l'entreprise. En effet, plus de la moitié du total de la souscription provient des communes et bourgeoisies de la région, avec une part prépondérante pour Nax, village de départ des infrastructures touristiques projetées²³. Ce soutien, vital pour la société en formation, est motivé par le souci de freiner l'exode rural en créant des emplois sur place. Cette création d'emplois est la préoccupation majeure des communes de montagne, suite au déclin de l'agriculture²⁴. Cette dernière pourrait rester une activité d'appoint en complément d'un travail dans le tourisme.

22. Ces huit membres sont MM. Onésime Bitz, président de Nax, Joseph Bitschnau de Bramois, conseiller bourgeoisial à Sion, Firmin Bruttin de Sion-Nax, Emmanuel Chevrier, conseiller communal à Sion, Roger Comina de Sion-Nax, Gabriel Fleury de Bramois, Bernard Launaz, Président du Conseil général de Sion et André Luisier de Sion. Nous les présenterons plus en détail dans le point 1.4.1. de ce chapitre.

23. Nous reviendrons plus en détail sur l'apport de la commune de Nax au point 3 de cette troisième partie.

24. Le secteur primaire ne fournit plus que neuf emplois à Nax en 1975, contre encore cinquante-trois dix ans plus tôt. La situation est encore plus critique à Saint-Martin où le secteur primaire a régressé de 92% durant la même période, passant de quatre-vingt-six emplois en 1965 à sept emplois dix ans plus tard. Cf: BETRISEY Géo: *Conception de développement de la région de Sion*, op. cit., p. 90.

Un autre groupe d'acteurs de ce développement est formé par les membres du comité d'initiative. Qui sont-ils et pourquoi se sont-ils engagés dans cette aventure? Tout d'abord, le président de Nax, M. Onésime Bitz. Ce dernier, déjà membre du Conseil d'administration de la société Téléski de Nax SA, a toujours prôné un développement touristique hivernal de sa commune. En 1962, Onésime Bitz veut faire de Nax "*un centre touristique très recherché dans le Valais central*"²⁵. Ses projets de télécabine n'ont pas vu le jour à l'époque, en raison du décès de deux principaux promoteurs et, pour la commune, de l'impossibilité financière de mener à bien ce projet²⁶. M. Bitz ne s'est pas découragé pour autant et a accordé son soutien et celui de la commune à ce nouveau projet, bien décidé cette fois-ci à tout mettre en œuvre pour le réaliser.

Un second protagoniste a joué un rôle non négligeable dans la fondation de TMN; il s'agit de M. Roger Comina. Entrepreneur originaire de Nax, il est, en 1973 déjà, convaincu de la nécessité de pratiquer le ski à plus haute altitude. C'est de lui que viendra l'initiative d'implanter les installations aux Mayens de la Chapelle, où l'enneigement est bien plus abondant qu'au village. Accompagné d'un ami, M. Firmin Bruttin, commerçant à Nax, il contacte celui qui deviendra le président du comité d'initiative, M. Bernard Launaz.

Bernard Launaz n'est pas un Naxard pure souche. Il l'est seulement d'adoption. Né à Vionnaz, dans le Bas-Valais, il passe une maturité socio-économique au collège de Saint-Maurice. Engagé au sein de la direction d'Alusuisse de même que politiquement au sein du parti démocrate chrétien, -il est à la fois député suppléant et président du Conseil général de Sion-, M. Launaz est également colonel et commandant de régiment²⁷ dans l'armée suisse. Pourquoi a-t-il accepté ce mandat important, lui qui était déjà si occupé par ses obligations professionnelles, politiques et militaires? Propriétaire d'un chalet à Nax depuis plusieurs années, village qu'il a découvert grâce à son épouse bramoisienne, ses aptitudes sont vite

25. "Nous ferons de Nax un centre touristique". In: *Le Nouvelliste*, 3 mai 1962.

26. ATMN, Lettre du comité d'initiative à l'OFT pour la demande de concession, 20 janvier 1977, p. 2.

27. "Bernard Launaz, le patron de Télé Mont-Noble SA". In: *Trait d'Union*, décembre 1992, n°2, p. 4.

repérées par MM. Roger Comina et Firmin Bruttin, qui, un jour de 1976, viennent le trouver au chalet. C'est le début de la grande aventure, parfois périlleuse de TMN, Bernard Launaz acceptant de relever le défi, de mettre son dynamisme et sa compétence au service du développement touristique de la région. M. Launaz deviendra un élément essentiel et incontournable au sein de la nouvelle société de remontées mécaniques qu'il présidera dès sa naissance et dont il vient de passer les rennes, après plus de vingt-cinq années d'engagement. C'est en partie grâce à ses relations d'amitié tissées à la faveur de ses mandats politiques et militaires, qu'il recevra l'appui du conseiller d'Etat M. Guy Genoud et du conseiller national M. Félix Caruzzo, pour l'obtention des concessions et des autorisations de construire, appuis non négligeables, même s'il faut avant tout reconnaître que les dossiers étaient bien élaborés.

Cette rigueur, cette connaissance des affaires, c'est le domaine privilégié de M. Emmanuel Chevrier. Patron d'une fiduciaire sédunoise, engagé politiquement au sein du Conseil communal de la capitale valaisanne, M. Chevrier était déjà impliqué comme réviseur de comptes dans la société Téléski de Nax SA. Intéressé au développement de sa vallée d'origine²⁸, il ne pouvait manquer le virage du tourisme hivernal. C'est pour lui l'occasion de mettre ses compétences de gestionnaire au service d'un projet d'envergure, tout en cultivant ses amitiés naxardes. Il représente également la commune de Sion qui sera un des partenaires principaux de la nouvelle société.

Nous ne pouvons passer sous silence la présence, au sein de ce comité, d'une personnalité de premier plan de la scène médiatique valaisanne, celui que la voix populaire présentait comme "*le sixième conseiller d'Etat*", M. André Luisier, le patron du *Nouvelliste*, qui possède également un chalet dans cette station en devenir. Ses idées novatrices, mais parfois démesurées, ses relations, son appui médiatique, seront des atouts non négligeables pour affronter les batailles à venir. De plus, son journal sera un support publicitaire, souvent à des tarifs préférentiels, permettant à TMN de se faire connaître dans tout le Valais romand.

28. M. Emmanuel Chevrier est originaire de Saint-Martin.

Deux personnalités font encore partie, dès le début, de cette aventure. Il s'agit de MM. Joseph Bitschnau, conseiller bourgeoisial à Sion et Gabriel Fleury, commerçant à Bramois.

C'est grâce à ces personnalités, à leur engagement²⁹ et à leurs diverses compétences, que TMN verra le jour, le 29 septembre 1978, avec à sa disposition un capital social de 1'630'000 francs patiemment récolté au sein des communes et bourgeoisies de la région, d'entreprises et de particuliers³⁰. Il faut souligner que ces capitaux proviennent quasi exclusivement des cinq communes partenaires et de leurs habitants. Un financement régional, une direction régionale ou avec des personnes possédant un pied-à-terre dans la commune, point de promoteurs appâtés par un gain facile et immédiat, tous les ingrédients semblent réunis pour la réussite du projet. Néanmoins, tout ne sera pas si évident et quelques conflits naîtront, dès le début, notamment avec les groupements écologistes. Nous y consacrerons le second volet de ce chapitre.

2. Des relations conflictuelles avec les milieux écologistes

Les principaux contradicteurs du développement de la station naxarde et de son extension ont été les associations écologistes. A des degrés divers, elles ont, à chaque projet, opposé leur veto. Pourquoi une si vive résistance? Pourquoi cet acharnement à contrecarrer chaque option retenue par le comité d'initiative? Quels arguments ont-elles déployés pour parvenir à leur fin? Nous distinguerons trois organisations qui se sont opposées à la construction et à l'exploitation des remontées mécaniques dans la région du Mont Noble.

29. Soixante-sept séances du comité d'initiative ont été nécessaires avant la constitution de la société. Cf: "Télé Mont-Noble SA est née". In: *Le Nouvelliste*, 30 septembre 1978.

30. 785'000 francs proviennent de privés et d'entreprises de la région. M. Gabriel Fleury, patron d'une entreprise de viandes séchées à Bramois, possède trente actions, M. Roger Comina, dix, de même que M. Onésime Bitz; M. Firmin Bruttin, cinq, de même que M. Bernard Launaz. Les entreprises ayant investi dans la société étant nombreuses, nous ne citerons que les principales: la fiduciaire Emmanuel Chevrier, dix actions, l'hôtel-restaurant Ma Vallée à Nax, quinze, l'Imprimerie Moderne à Sion, vingt, Leitner SA, remontées mécaniques, dix, Staedeli-Lift AG, vingt et le bureau d'ingénieur André Gross à Sion, quinze. 845'000 francs proviennent des communes de la région dont l'apport détaillé sera analysé au point 3.

Tout d'abord, la première à se manifester a été le CADE-RD³¹, qui, deux jours après l'assemblée constitutive de TMN, soit le 1er octobre 1978, a écrit une lettre exigeant la suspension des travaux en cours. Nous expliciterons les détails de ce combat dans les points suivants.

Une seconde organisation a donné du fil à retordre, de façon plus modérée aux gestionnaires de TMN. Il s'agit de la LVPN qui, elle aussi, a manifesté sa désapprobation vis-à-vis des désirs d'expansion de la société. Plus ouverte au dialogue, il a été possible d'aboutir, après de longues discussions, à des compromis, notamment au sujet du domaine skiable de La Combe.

Le dernier foyer d'opposition écologiste est le plus tenace. Il s'agit du WWF, dont les sections helvétique, puis valaisanne, ont été de tous les débats visant à freiner le développement des remontées mécaniques, notamment lors des projets de liaison avec les domaines skiables voisins de Vercorin et de Grimentz, dans le val d'Anniviers. La protection et le classement du vallon de Réchy a été leur cheval de bataille dès la connaissance des intentions de la direction de TMN.

Nos objectifs ci-après sont de relater les étapes de ces conflits, d'en expliciter les raisons et de démêler la façon de les résoudre, d'après les sources à notre disposition émanant de la correspondance entretenue par ces organisations et TMN.

2.1. Le déboisement des pistes

La procédure amorcée par le CADE-RD en octobre 1978 part d'un malentendu. Une confusion entre les termes "défrichement" et "coupe de bois" remet en cause l'autorisation de défrichement accordée à TMN par l'Etat du Valais. De plus, le calcul de la surface à déboiser peut être interprété de deux manières suivant le point de vue d'où l'on se place. En effet, les

31. Il s'agit du Comité d'Action de Défense de l'Environnement Rhône-Dranses.

arbres à abattre pour l'aménagement des pistes se situent dans des secteurs de pâturages boisés. Le CADE-RD tient compte dans ses calculs de toute la surface, soit approximativement trois hectares, alors que TMN fonde son évaluation sur le nombre d'arbres à abattre. Ces derniers ont *"été marqués et traduits par les services forestiers et selon leurs calculs, en m²"*³². Le service cantonal des forêts a ainsi évalué le déboisement nécessaire à la construction des deux installations projetées et à l'amélioration des pistes existantes. La surface totale se monte, selon le service susmentionné, à 6700 m² et l'inspecteur fédéral des forêts, M. Graf, l'approuve totalement: *"les 6700 mètres incluent le déboisement servant à améliorer la piste de descente qui existe déjà à l'état naturel"*³³. La polémique n'a donc que peu de raison d'être, les anciennes pistes étant encore praticables et ne nécessitant la coupe que de quelques arbres.

Malgré tout, le CADE-RD met le feu aux poudres dans sa lettre à large diffusion du 1er octobre 1978³⁴. La presse se fait rapidement l'écho de ses revendications, entraînant dans son sillage la LVPN qui ne s'était, dans un premier temps, pas opposée au projet de TMN, ayant tenu compte de son importance économique pour toute la région.

La société TMN SA est née officiellement le 29 septembre 1978. Les travaux avaient débuté quelques semaines plus tôt, les concessions ayant été accordées en août 1978 et les autorisations de construire pour le téléski "La Cabane" le 24 août 1978, et pour le télésiège, le 20 septembre³⁵. L'autorisation de défricher ne sera elle accordée que le 10 octobre 1978. Il est indéniable que quelques travaux d'approche ont été effectués avant l'obtention des autorisations de construire. Cela peut s'expliquer par la lenteur des procédures, la demande de

32. ATMN, Lettre de TMN à l'OFT, 8 mai 1978, p. 1.

33. ATMN, PV de la réunion avec les représentants fédéraux et cantonaux et les ligues de protection de la nature, 17 novembre 1978, p. 1.

34. Cette lettre, adressée à l'inspection cantonale des forêts, est maintes fois copiée et envoyée notamment au Conseil fédéral, au Conseil d'Etat valaisan, à l'OFT, aux ligues de protection de la nature, à la commission cantonale des constructions, au Club Alpin Suisse et à l'Association Suisse pour l'Aménagement du Territoire.

35. ATMN, Rapport de gestion 1979, p. 1.

concession auprès de l'OFT pour le télésiège datant du 20 janvier 1977³⁶. Désireux de mettre en service leurs installations le plus rapidement possible, c'est à dire pour la saison 1978-1979, les promoteurs de TMN ont commis l'erreur de débiter les travaux avant l'obtention écrite de toutes les autorisations.

Néanmoins, il relève de la logique, selon les promoteurs naxards, que si la concession était accordée pour le télésiège, l'autorisation de construire suivrait quelques semaines plus tard. La direction de TMN a sans doute tablé sur cet état de fait, prenant le risque de débiter les travaux de manière illégale. C'était sans compter sur l'abnégation d'un groupe écologiste bas-valaisan, le CADE-RD, qui exige la suspension des travaux arguant notamment du non respect des délais d'opposition.

2.1.1. Un premier combat: face au CADE-RD.

Le CADE-RD est un groupement écologiste basé à Martigny. Selon ses responsables, le mouvement compterait en Valais 150 membres, l'organisation mère du Haut-Lac en dénombrait 300³⁷. Les dirigeants de TMN ont plutôt tendance à minimiser leur importance, faisant état d'une vingtaine de membres. Leur action est définie ainsi: "*Nous ne sommes pas opposés au développement, mais nous voudrions que l'on prenne plus en considération notre capital-nature*"³⁸.

Dans sa lettre du 1er octobre 1978, le CADE-RD fait état de graves atteintes à l'environnement causées par l'aménagement des pistes et des installations de TMN au-dessus

36. ATMN, Lettre TMN à l'Inspection cantonale des forêts, 12 octobre 1978.

37. Il ne nous a pas été possible de vérifier la composition de ce groupement, ce dernier ayant depuis disparu, mais un article du *Nouvelliste* nous apprend qu'il s'agirait: "*de très jeunes, étudiants pour la plupart ou artistes de quelque chose et qui ne parviennent pas encore à imaginer les conséquences économiques de leur opposition*". Cf: "Télé Mont-Noble SA réagit: Toutes les autorisations ont bel et bien été accordées". In: *Le Nouvelliste*, 14 octobre 1978.

38. VARONE Liliane: "Aménagement du Mont-Noble: "Parfaitement illégal". In: *Tribune de Lausanne*, 2 décembre 1978.

de Nax. Il est fait mention notamment de l'élargissement d'un sentier pédestre, de tranchées transversales ouvertes dans la pente, d'une route créée en pleine forêt des Grands Praz destinée à l'acheminement de matériaux lourds pour la construction des installations et de plusieurs arbres abattus illégalement. Le CADE-RD exige la suspension immédiate des travaux, les autorisations nécessaires n'étant pas toutes en possession des dirigeants de TMN.

Cette lettre est reprise par la presse, attisant la polémique. Le 4 octobre 1978, paraissent les premiers articles à ce sujet. La *Tribune de Lausanne* en fait ses gros titres, la manchette étant des plus explicite: "Mont-Noble: Défrichage sauvage". L'article reprend dans ses grandes lignes les revendications du CADE-RD, soulignant que l'autorisation de défrichage n'a pas encore été accordée par Berne. Le *Journal du Valais*³⁹ relève les contradictions entre la position des promoteurs et celle du CADE-RD. Ce dernier maintient que "*tout travail entrepris avant l'autorisation de Berne est illégal*"⁴⁰, alors que les promoteurs, le président de Nax en tête, soulignent leur droit d'entreprendre des travaux, pour autant qu'ils ne procèdent à aucun défrichage.

Nous pouvons légitimement nous poser la question de l'utilité de ces travaux si l'inspection fédérale des forêts ne délivre pas l'autorisation de défricher. Est-ce une manœuvre pour forcer la main des autorités et activer la réalisation du projet? Le comité d'initiative explicite ainsi son point de vue: "*Le 17 janvier 1978, la demande de défrichage a été adressée par l'Etat du Valais à Berne avec l'approbation tant de la Commission de la protection de la nature que de votre Service. Les services forestiers -cantonal et fédéral- n'ont formulé et ne formulent aucune objection, ce qui a été confirmé à la Bourgeoisie de Nax et autorisé celle-ci à considérer que "tout était en ordre"*"⁴¹.

39. Il s'agit ici probablement de l'actuel *Journal de Sierre*, intitulé dans les années 1970, *Journal de Sierre et du Valais central*. Nous avons repris l'appellation contenue dans les archives de TMN.

40. EGGS Michel: "Télé Mont-Noble de Nax. La bouteille à encre...". In: *Journal du Valais*, 4 octobre 1978.

41. ATMN, Lettre TMN à l'Inspection cantonale des forêts, 12 octobre 1978, p. 2.

En outre, toujours selon TMN, *"l'autorisation de défricher aurait dû être remise à la Bourgeoisie en même temps que l'autorisation de construire"*⁴². Ne se déclarant nullement responsable des lenteurs bernoises et souhaitant développer une région défavorisée sur le plan économique, les dirigeants de TMN contestent les allégations du CADE-RD et soutiennent *"qu'aucun défrichement quelconque n'a été entrepris. Seuls quelques travaux dûment autorisés ont débuté"*⁴³.

Le CADE-RD accentue sa pression. Il adresse, en dates du 8 et du 10 octobre 1978, deux lettres: l'une à l'Inspection fédérale des forêts et l'autre au Conseil d'Etat valaisan. La première conteste les calculs pour les surfaces à défricher, la seconde souligne l'illégalité des routes et voies d'accès aménagées pour la construction des installations, ces dernières n'ayant jamais été mises à l'enquête publique. Cela est naturellement démenti par TMN, qui affirme que ces voies d'accès existaient bien avant et ont été améliorées en vue de l'acheminement des engins de chantier et du matériel nécessaires à la construction des installations⁴⁴.

Le bras de fer est engagé entre partisans et opposants du développement de la région du Mont-Noble. Les revendications du CADE-RD, en partie objectivement non dénuées de fondements, mettront la puce à l'oreille de la LVPN, qui interviendra à son tour.

2.1.2. Face à la LVPN

Dans un premier temps, la LVPN ne s'était pas opposée au projet d'aménagement touristique de la région de Nax. Cependant, elle avait obtenu *"que le préavis soit très restrictif tant en ce qui concerne les modifications de terrain (pistes, voies d'accès...)"*

42. Ibidem, p. 2.

43. ATMN, Communiqué de presse, 13 octobre 1978.

44. ATMN, Lettre TMN à l'Inspection cantonale des forêts, 12 octobre 1978, p. 2.

45. ATMN, Lettre de la LVPN à l'Inspection fédérale des forêts, 11 octobre 1978.

que la délimitation des zones à exploiter mécaniquement"⁴⁵. Jugeant que manifestement ces exigences n'étaient pas respectées et que la question des pistes de ski n'avait pas encore été étudiée, la LVPN demande à son tour l'arrêt des travaux, avant de pouvoir prendre position sur un projet d'ensemble comprenant le tracé des pistes envisagées.

Dans les documents produits pour l'obtention de la concession, nous recensons des informations intéressantes à ce sujet. La commune de Nax, dans une lettre à l'OFT datée du 6 mai 1978, assure *"qu'il n'y aura plus de demandes ultérieures de défrichement pour l'élargissement des pistes"* et précise que *"les 400 arbres marqués sur les pistes de ski à aménager (...) sont calculés dans la surface du déboisement de 6700 m²"*⁴⁶. Ces affirmations claires auraient dû mettre fin aux controverses. Il n'en a rien été, le malentendu subsistant sur la manière de calculer le défrichement. Cette erreur ne peut pas être imputée à TMN, dont la seule faute a été de débiter les travaux avant l'obtention de toutes les autorisations.

La LVPN ne désire point l'échec du projet. Mais, suite à l'obtention de l'autorisation de défrichement le 10 octobre 1978, elle décide de faire recours pour *"permettre de revoir tout le problème de l'aménagement des pistes de ski"*⁴⁷. Une première entrevue est organisée le 17 novembre 1978 à Nax, réunissant les instances fédérales et cantonales, la LSPN, la LVPN, ainsi que les représentants de TMN. Chacun y communique son point de vue, mais rien de concret n'est décidé. La réunion avec la LVPN et la LSPN du 4 décembre 1978 donnera un tout autre résultat. En effet, M. Kraft, un des représentants de la LVPN, reconnaît *"qu'aucune faute ne peut être imputée à Télé Mont-Noble SA. Quant à la Bourgeoisie de Nax, elle a été mal conseillée sur la définition des aires forestières"*⁴⁸.

Pour régulariser la situation et éviter tout malentendu de procédure à l'avenir, la Bourgeoisie de Nax fera une nouvelle demande de défrichement, satisfaisant ainsi aux

46. ATMN, Lettre de la commune de Nax à l'OFT, 6 mai 1978, annexée à la lettre de TMN à l'OFT du 8 mai 1978.

47. ATMN, Lettre de la LVPN à la Bourgeoisie de Nax, 9 novembre 1978.

48. ATMN, PV de la réunion du 4 décembre 1978, p. 1.

exigences de la LVPN. Cette dernière s'engage dès lors à retirer son recours dans les trois jours et "*confirme qu'elle est étrangère aux agissements du CADE-RD*"⁴⁹. La LVPN montre ici sa bonne volonté, en se désolidarisant d'un groupement qui cherche avant tout à freiner le développement d'une région, sans avoir connaissance de tous les paramètres.

2.1.3. Le rôle de la presse

Deux mois auront été nécessaires pour parvenir, grâce au dialogue, au règlement de ces malentendus. Pendant ce laps de temps, la presse n'a pas ménagé ses efforts pour relater ce feuilleton. Rapidement, deux camps distincts se sont détachés. Au sein du premier, *Le Nouvelliste*⁵⁰, nettement en faveur de TMN et de ses projets. Les titres des articles à eux seuls sont du reste parlants: le 4 octobre 1978, "'Télé Mont-Noble" Interruption des travaux! Encore eût-il fallu qu'ils eussent commencé...". Le 14 octobre, "Télé Mont-Noble SA réagit: Toutes les autorisations ont bel et bien été accordées". Et le 5 décembre 1978, "Télé Mont-Noble SA. Aucune irrégularité n'a été commise. La Ligue suisse retire son recours. Justice est faite".

A l'opposé, nous trouvons le *Journal du Valais* qui dénonce chaque irrégularité commise par les promoteurs de TMN, soutenant le CADE-RD dans ses revendications. Ses titres sont, eux aussi, des plus explicites, "Télé Mont-Noble SA de Nax. La bouteille à

49. *Ibidem*, p. 2.

50. Nous vous rappelons que son directeur, M. André Luisier, est membre du Conseil d'administration de TMN, dont il est un des initiateurs.

encre...", le 4 octobre 1978, "Aménagement du Mont-Noble. Le droit bafoué", le 2 décembre 1978. *La Tribune de Lausanne* se place sur le même côté de l'échiquier. Sous la plume de Liliane Varone, nous pouvons mentionner la parution de deux articles: le 4 octobre 1978, "Du côté du Mont-Noble. On défriche sans autorisation". Et le 2 décembre 1978, "Aménagement du Mont-Noble: "Parfaitement illégal"". Inutile d'analyser finement le contenu de ces articles pour évaluer la position de la journaliste... D'un côté, nous trouvons le *Nouvelliste*, clairement en faveur de TMN et de l'autre la presse "minoritaire" valaisanne et la presse romande, ou du moins vaudoise, qui soutiennent la position des défenseurs de la nature, soulignant l'illégalité des démarches des promoteurs de TMN.

Campagnes de dénigrement et de soutien se font face, chacune des parties exagérant les torts de l'autre. L'omniprésence de la presse et la publicité faite autour de cette affaire ont probablement contraint les représentants de la LVPN et de la LSPN à réagir face à la tournure des événements pour ne pas perdre leur crédibilité. Par ailleurs, l'intervention de ces dernières a probablement rendu service à TMN qui a pu, grâce aux exigences claires des ligues, œuvrer dans la légalité, en présentant une nouvelle demande de défrichement pour l'aménagement des pistes de ski.

2.1.4. L'indispensable étude sylvo-pastorale

En janvier 1979, la nouvelle demande de défrichement exigée par les ligues valaisanne et suisse de protection de la nature est déposée par la Bourgeoisie de Nax au Conseil d'Etat, celle-ci espère une décision rapide et favorable à TMN. Plusieurs mois passent sans que rien de concret ne se produise. Le 5 juin 1979, une nouvelle vision locale est organisée. Les services forestiers décident d'ordonner une étude sylvo-pastorale "à terminer pour la fin juin

1979"⁵¹. Cette étude ne débutera finalement que le 4 septembre 1979 et verra son aboutissement presque une année plus tard, soit le 11 août 1980.

Entre-temps, TMN fait le forcing auprès du Conseil d'Etat⁵² pour "*l'obtention d'un mini-défrichement de 1280 m² pour garantir la sécurité des skieurs*"⁵³. Après l'intervention directe du Conseil d'Etat auprès du Conseil fédéral, l'autorisation est accordée le 19 novembre 1979, avec un délai d'attente avant exécution de trente jours, ce qui rend peu probable sa réalisation avant les premières neiges.

De plus, la LSPN adresse un nouveau recours⁵⁴, contraignant TMN à stopper tous les travaux de défrichement avant l'aboutissement de l'étude sylvo-pastorale. TMN se trouve devant un problème épineux. Ses installations sont terminées, prêtes à la mise en service pour la saison 1979-1980, mais elle ne dispose pas de pistes garantissant la sécurité de leurs usagers, ceux-ci devant parfois slalomer entre les arbres. Néanmoins, elle décide de prendre le risque d'ouvrir ses installations. Le télésiège "La Dzorniva" et le téléski "La Cabane" sont donc mis en service le 22 décembre 1979⁵⁵.

Pour éviter une nouvelle saison dans cette situation inconfortable pour la clientèle, les résultats de l'étude sylvo-pastorale sont très attendus. Un des objectifs principaux de cette étude est de "*concilier les impératifs du développement touristique avec ceux de l'exploitation agricole et forestière et avec les intérêts de la protection de la nature*"⁵⁶. Enfin, serions-nous tenté d'écrire, une planification globale est établie, incluant les pistes, les parkings, les voies d'accès et les surfaces de compensation au défrichement. Ses conclusions se révèlent favorables à un aménagement touristique qui est "*compatible avec l'exploitation du pâturage*

51. ATMN, PV de la rencontre entre TMN et le Conseil d'Etat valaisan, le 9 octobre 1979.

52. La rencontre du 9 octobre 1979, demandée par la société TMN SA, en est la preuve.

53. ATMN, Rapport de gestion 1979, p. 2.

54. ATMN: Rapport de gestion 1980, p. 5.

55. *Ibidem*, p. 6.

56. ATMN, Etude sylvo-pastorale: Rapport final, 11 août 1980, p. 1.

*dans les limites des charges présentes*⁵⁷. Les résultats de cette étude laissent entrevoir la fin des divergences entre les ligues protectrices de la nature et TMN⁵⁸, même si une procédure reste en cours au Tribunal fédéral (ci-après TF), suite au recours à propos de l'autorisation du mini-défrichement du 19 novembre 1979. Cette affaire connaîtra son épilogue le 3 octobre 1980, après une inspection locale du TF. La LSPN procède au retrait de son recours, à la suite de la signature d'un accord de principe avec TMN. Cet accord engage notamment les deux parties à dialoguer pour tout nouveau projet envisagé par TMN.

Après nombre de tergiversations, hésitations, réunions, visions locales et études de toutes sortes, le Conseil d'Etat homologue, le 25 février 1981, l'aménagement sylvo-pastorale de la région du Mont-Noble. L'autorisation de défrichement est accordée le 7 septembre 1981 par l'autorité fédérale. L'appui des instances cantonales y a fortement contribué⁵⁹.

Toutefois, rien n'est encore réglé, un nouvel acteur utilisant son droit de recours contre le défrichement. Il s'agit du Club Alpin Suisse qui, le 1er octobre 1981, formule sa requête, mettant en évidence *"le sacrifice de 2'780'000 m² de forêts pour des pistes, des parkings et des remontées"*⁶⁰. L'exagération des chiffres cités ainsi que des faits reprochés, de même que la contestation des conclusions d'une étude, l'aménagement sylvo-pastoral, approuvée par toutes les parties concernées, aboutira logiquement au retrait du recours, le 3 juin 1982, suite à la vision locale du TF.

Cette décision marque le dernier épisode de longues années de palabres, retardant l'exploitation optimale d'un domaine skiable en devenir. Malgré tout, l'autorisation de construire la troisième installation projetée, sise en dehors de la zone forestière, avait été accordée le 29 mai 1980, permettant sa construction durant l'été et l'automne de cette même année et sa mise en service pour l'hiver 1980-1981. Le télésiège des "Planards", puisque c'est de

57. *Ibidem*, p. 7.

58. D'autant que M. Marco Torrent, ingénieur forestier, inspecteur de l'arrondissement V, préavise favorablement le défrichement dans une lettre qu'il adresse au Département de l'Environnement, le 28 août 1980.

59. ATMN, Rapport de gestion 1981, p. 7.

60. ATMN, Traduction du recours du CAS, 1er octobre 1981, p. 3. L'original avait été rédigé en italien.

lui qu'il s'agit, "a l'avantage de doubler à lui tout seul le domaine skiable de Tél^é Mont-Noble"⁶¹. En atteignant l'altitude de 2'400 mètres, cette installation, issue de Tél^é Moulinets, que les promoteurs de TMN ont transformée, modernisée et adaptée, permettra d'assurer une qualité d'enneigement sûre jusqu'au printemps.

Trois installations, des pistes adaptées, un domaine skiable apprécié et de plus en plus fréquenté⁶², motivent les promoteurs de TMN à rechercher toutes les possibilités d'extension pour que la station naxarde reste compétitive. Dans ce but, le Conseil d'administration confie, dès le début de l'année 1983, une étude à un bureau d'ingénieurs spécialisés, afin de répertorier les possibilités de la région. Le champ de recherche recouvre les communes voisines intéressées dans la société et tient compte également des jonctions potentielles avec les domaines voisins du val d'Anniviers, dans le but de rendre le domaine skiable plus attractif et d'attirer de nouveaux hôtes. Cela pourrait à terme favoriser un essor hôtelier générateur de nouveaux emplois, du fait de la facilité d'accès de Nax par rapport aux stations anniviardes.

Ce sont ces projets de liaison, les variantes exposées et discutées, de même que l'épineuse question du vallon de Réchy que nous vous exposerons au sein du point 2.2. de ce chapitre.

2.2. Les projets de liaison avec Grimentz et Vercorin

1983 marque le début des velléités d'extension de la société TMN. Ayant achevé la première phase de son développement, cette dernière souhaite à moyen terme entreprendre une liaison avec les domaines skiables voisins du val d'Anniviers. Couplé à une extension

61. "Nax : Tél^é Mont-Noble double son domaine skiable et compte une installation de plus". In: *Le Nouvelliste*, 30 septembre 1980.

62. Le télésiège "La Dzorniva" a transporté en 1979-1980, 24'723 personnes. En 1980-1981, 30'147 passagers sont dénombrés sur cette installation et en 1981-1982, 66'287. Pour le téléski "La Cabane", la progression est également fort réjouissante, puisqu'il passe de 121'243 montées en 1979-1980 à 199'625 montées en 1981-1982. Le chiffre d'affaire suit naturellement cette courbe de fréquentation ascendante. Cf: ATMN, Rapport de gestion 1982, p. 8.

vers le bas en direction de Vernamiège et de Mase, ce projet vise clairement à renforcer l'attractivité de la station en développant de nouveaux champs de ski. Les promoteurs se heurteront rapidement à de nouveaux obstacles de taille: le financement et les intérêts écologiques à préserver, suite aux conventions signées avec la LVPN et le CAS.

Pour ce qui est du financement, TMN a déjà bénéficié d'un crédit LIM⁶³ de 450'000 francs octroyé par le canton du Valais le 22 octobre 1982 pour une durée de quinze ans, sans intérêt; la Confédération, le 10 décembre 1982, lui a consenti un prêt semblable⁶⁴.

Malgré des exercices déficitaires lors des trois premières années d'exploitation, TMN garde l'ambition de s'étendre, ambition qu'elle affichait déjà avant sa création. *"Une piste pourrait être aménagée vers l'alpage de Bouzerou, une vers les mayens de Vernamiège et une autre vers les mayens de Mase, sans oublier que Grimentz vient avec ses installations jusqu'aux Becs de Bosson"*⁶⁵. Nous voyons ici clairement exprimé le souhait de disposer d'un domaine skiable plus vaste pour offrir aux hôtes hivernaux de la station encore plus de possibilités pour la pratique du ski alpin. Pour mener à bien ses ambitieux projets, TMN entend continuer à agir prudemment pour garantir sa viabilité. Ainsi, elle envisage en priorité la construction du télési "La Combe-Col de Cou" sis sur le territoire de la commune de Mase et de ses alpages réunis, installation qui conditionnerait la liaison future avec Grimentz ou Vercorin. Pour les promoteurs naxards, c'est cet objectif qui est prioritaire, ce dernier étant en adéquation avec l'un des principes de la conception régionale qui est *"le développement de liaisons entre stations (complémentarité sous-régionale ou interrégionale)"*⁶⁶.

Ce projet présente des intérêts pour chaque partenaire. Nax et ses hôtes en bénéficieraient en priorité, l'extension du domaine skiable ne manquant pas d'attrait, la variété

63. La loi sur l'aide en matière d'investissement en régions de montagne date du 28 juin 1974. Elle prévoit l'octroi de prêts sans intérêt pour des projets d'intérêt public sis en régions de montagne.

64. ATMN, Rapport de gestion 1982, p. 5.

65. "Nax et le développement de ses remontées mécaniques. Trouver une solution qui soit hardie sans être téméraire". In: *Le Nouvelliste*, 26 janvier 1976.

66. BETRISEY Géo: *Conception de développement de la région de Sion, op. cit.*, p. 289.

des pistes sur le plan de l'ensoleillement et de la déclivité notamment étant à même de satisfaire les skieurs les plus exigeants. Les stations anniviardes, en particulier Grimentz, profiteraient de la proximité de Nax avec Sion et la plaine du Rhône, pour attirer une nouvelle clientèle, boudant jusqu'alors le val d'Anniviers du fait de son accès routier quelque peu périlleux.

La question financière ne poserait que peu de problèmes selon TMN: *"la procédure la plus judicieuse (...) passe par la construction des trois installations vers le val d'Anniviers afin d'améliorer rapidement notre situation financière"*⁶⁷. Cette liaison est plutôt présentée par les responsables de TMN comme la seule planche de salut sur le plan économique, étant donné la situation déficitaire de leur société.

La préservation des intérêts écologiques d'une région encore inviolée et recelant de nombreuses richesses botaniques et zoologiques causera plus de tourments. En effet, la protection du vallon de Réchy face aux atteintes d'éventuelles installations touristiques représentera le principal obstacle en vue d'une liaison skiable entre la vallée d'Hérens et sa voisine d'Anniviers. Un véritable bras de fer s'instaurera durant plusieurs années entre les promoteurs désireux de créer cette liaison qu'ils jugent vitale pour la pérennité de leur station et les défenseurs de la nature, WWF en tête, qui se battent pour obtenir le classement du vallon de Réchy dans l'inventaire des sites dignes de protection.

2.2.1. Le vallon de Réchy: territoire inviolable

Les associations de défense de la nature avaient depuis plusieurs années en tête la préservation du vallon de Réchy des atteintes humaines. Le second paragraphe de l'accord signé entre la LSPN, la Bourgeoisie de Nax et TMN, le 3 octobre 1980, nous paraît particulièrement révélateur de ce souhait. *"Des travaux ne seront pas entrepris par Télé*

67. ATMN, Lettre de TMN adressée à la commune de Mase, 14 mai 1984, p. 2.

*Mont-Noble SA dans le Val de Réchy sans consultation préalable de la Ligue et pas avant le 31 juillet 1981, délai devant permettre d'aboutir à un accord*⁶⁸.

Pourquoi un intérêt si marqué, voire quasi obsessionnel pour ce vallon de la part des défenseurs de l'environnement? Cela s'explique aisément. Le vallon de Réchy recèle des trésors insoupçonnés pour une région si peu étendue. La faune locale renferme presque toutes les espèces qui s'observent en haute montagne dans les Alpes. Certaines, principalement celles vivant dans les milieux humides des marais, sont de plus en plus rares en Suisse et donc dignes d'être protégées. La grande diversité des biotopes est sans doute à l'origine de cette richesse que les associations écologistes jugent à nulle autre pareille.

En effet, *"cette perle rare du Valais central"*⁶⁹, regorge également de trésors botaniques. Certaines plantes ne trouvent dans aucune autre région de Suisse les conditions propices à leur épanouissement que leur offre le vallon de Réchy. Un réseau hydrologique quasi intact favorise la formation de milieux fragiles comme les marais et les lacs. *"C'est en effet l'un des derniers vallons (sinon le dernier?) des Alpes valaisannes où subsistent des plaines alluviales irriguées par un torrent au cours changeant et formant des méandres"*⁷⁰. Les défenseurs de la nature insistent sur le fait qu'une implantation touristique, même minime, risquerait de faire disparaître *"des milieux devenus rarissimes dans toute la chaîne des Alpes de même que les organismes vivants qui leur sont liés"*⁷¹.

Une si grande richesse justifie, aux yeux notamment de la LVPN et du WWF, un classement du vallon de Réchy en zone protégée. Le fait qu'il soit encore presque totalement à l'état sauvage, excepté sa pâture par le bétail de l'alpage du Tsan, qu'aucune construction, qu'aucun pylône ne déprécie son paysage, est un argument de plus en faveur de sa

68. ATMN, Projet de transaction entre la LSPN, la Bourgeoisie de Nax et TMN, 3 octobre 1980.

69. MAIRE Stéphane: "Vallon de Réchy: Préserver ce qui peut encore l'être". In: *Les Alpes*, revue du CAS 4/2002, pp. 44-51.

70. WWF VALAIS: *Les richesses naturelles du Vallon de Réchy, en vue de sa mise sous protection*. WWF Valais, Martigny, 1984, p. 67.

71. *Ibidem*, p. 67.

préservation. Le respect des valeurs paysagères fait d'ailleurs partie intégrante de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT)⁷².

Pour toutes ces raisons, la préservation de ce joyau écologique et paysager encore vierge de tout aménagement est vivement souhaitée par les défenseurs de l'environnement. Cette préservation implique nécessairement le renoncement au projet de liaison envisagé par les promoteurs touristiques de la région de Nax. Le fait que le vallon de Réchy se situe en majorité sur le territoire de la commune de Nax ne change rien à l'affaire selon le WWF, qui déclare que *"le site du val de Réchy revêt une importance, nationale au moins, qui dépasse, et de loin, les intérêts limités des micro-communes que sont Nax, Vernamiège, Mase et Saint-Martin"*⁷³. Les intérêts naturels surpassent donc, selon ce point de vue, les intérêts économiques de toute une région et de sa population que ne cessent de mettre en avant les promoteurs touristiques. La vérité se situe probablement à mi-chemin, la nécessité d'un développement touristique respectueux des valeurs naturelles et paysagères étant reconnue.

Après cette brève présentation du contexte particulier du vallon de Réchy, nous vous proposons d'analyser les variantes discutées en vue d'une liaison ayant le moins d'impact possible sur le paysage, la faune et la flore de cette région.

2.2.2. Les variantes discutées

Nous l'avons maintes fois relevé, la liaison est l'objectif prioritaire des dirigeants de TMN qui mandatent dans ce but un bureau d'ingénieurs spécialisés pour étudier les différentes variantes d'extension du futur domaine skiable. Malgré un préavis défavorable de la

72. L'article 3 alinéa 2 litt. B LAT prescrit aux autorités chargées de l'aménagement du territoire de préserver le paysage, notamment de conserver les sites naturels. Cf: ATMN, Lettre d'opposition de la LVPN à l'extension du domaine skiable du Mont-Noble vers le vallon de Réchy, adressée au Département de l'Economie publique, 24 octobre 1986, p. 3.

73. ATMN, Lettre du WWF au Département de l'Economie publique, 7 novembre 1986.

Commission cantonale pour la Protection de la nature, du paysage et des sites⁷⁴ sur la question d'un éventuel développement du domaine skiable dans le haut vallon de Réchy, TMN persiste dans son projet, la liaison avec Grimentz étant primordiale à ses yeux, car faisant partie intégrante de la seconde phase de réalisation projetée à l'origine⁷⁵.

Dix jours avant la signature de la convention avec la commune de Mase au sujet de l'implantation de remontées mécaniques dans la région "La Combe-Col de Cou", effective au 28 juillet 1986⁷⁶, TMN met à l'enquête publique deux téléskis: "La Combe-Col de Cou" et "Clôt de l'Ourtier-Tête des Planards", cette seconde réalisation en vue de relier les hauts de la commune de Mase au reste du domaine skiable. Le 10 octobre, le dossier d'une troisième installation est présenté: le télési "Tsan-Mont-Noble", dont le tracé se situe intégralement dans le vallon de Réchy. Ces trois installations devront nécessairement être complétées par une quatrième, un télésiège reliant le Tsan au Roc d'Orzival, pour ainsi assurer la liaison avec Grimentz.

Tenant compte des réticences formulées par la Commission cantonale pour la Protection de la nature, du paysage et des sites, les dirigeants de TMN décident d'opter pour cette liaison minimaliste, tant du point de vue du nombre d'installations que des interventions nécessaires sur le terrain. Malheureusement pour TMN, le projet n'évite pas le point sensible de l'Ar du Tsan et de ses marais, même s'il prévoit de les contourner. Cela entraîne, malgré la consultation préalable, l'opposition des sections helvétique et valaisanne du WWF, de même que celles de la LSPN et de la LVPN. Le WWF s'oppose aux trois demandes, les ligues seulement au deux dernières. Les raisons invoquées sont connues: l'importance du vallon de

74. *"Vu l'intérêt national de ce vallon du point de vue nature et paysage, la commission estime que l'on devrait éviter d'installer dans ce site des remontées mécaniques. (...) La commission propose donc à votre société de renoncer à installer dans le haut vallon de Réchy des remontées mécaniques".* Cf: ATMN, Lettre de la Commission cantonale pour la Protection de la nature, du paysage et des sites à TMN, 9 septembre 1983.

75. Le bulletin de souscription décrit en détail cette seconde étape qui passe par la construction de quatre installations dans le haut vallon de Réchy.

76. Nous reviendrons sur les négociations avec la commune de Mase et le consortage des alpages réunis au sein du point 3.2. de ce chapitre.

Réchy du point de vue de la protection de la nature, les atteintes au paysage générées par l'implantation des pylônes, et le fait que le téléski "Tsan-Mont-Noble" n'est que le premier maillon de la liaison avec Grimentz et que la liaison avec Vercorin nécessiterait la construction d'au moins deux installations mécaniques supplémentaires⁷⁷.

TMN se retrouve alors dans une impasse. Que doit-elle envisager? Renoncer à équiper le vallon de Réchy, alors que la liaison est appuyée par les communes de Nax, Mase, Vernamiège et Saint-Martin et que *"le soutien du canton est accordé au principe de la réalisation de la liaison Vercorin-Grimentz-Saint-Martin-Nax"*⁷⁸, dans le sens d'une exploitation plus rationnelle des domaines existants? Ou alors persister dans son projet et instaurer un dialogue avec les milieux de la protection de la nature? Cette seconde option sera choisie, fin 1986, et aboutira à la création du groupe de travail "Réussir ensemble", dont nous décrirons l'apport dans les points suivants.

Mais avant l'option de cette solution minimaliste, impliquant la construction de trois installations pour relier Nax à Grimentz par le haut vallon de Réchy, une autre variante avait été envisagée par les ingénieurs mandatés par TMN, variante évitant complètement le vallon de Réchy. Cette dernière a été rapidement jugée irréalisable. Relier Nax à Vercorin par le Pas de Lona impliquerait la construction de treize remontées mécaniques, soit des délais d'exécution extrêmement longs, entraînant des coûts astronomiques. De plus, cette liaison pose des problèmes pour la pratique du ski, des secteurs présentant des difficultés importantes dues à leur déclivité et une exposition aux dangers d'avalanches. Sans compter que l'attrait d'un ski fait essentiellement de traversées et l'impossibilité d'établir la boucle en une seule journée ne plaident pas en faveur de cette variante qui poserait immanquablement des problèmes écologiques, du fait de l'immensité des nouveaux domaines à développer⁷⁹.

77. ATMN, Lettre du WWF au Département de l'Economie publique, 7 novembre 1986.

78. ATMN, Extrait du plan directeur cantonal, fiche D.6.

79. Ce sont les conclusions d'un des rapports du bureau d'ingénieurs spécialisés Balmer et Crettaz à Sierre, daté du 20 septembre 1986.

La solution élaborée en premier lieu et décrite dans le bulletin de souscription de 1977 est évidemment encore moins à même de satisfaire les opposants à la solution minimale, ce projet prévoyant quatre installations visant à équiper l'Ar du Tsan pour la pratique du ski⁸⁰.

Il ressort donc de l'analyse des différentes variantes élaborées avant la création du groupe de travail "Réussir ensemble" que celle mise à l'enquête publique par TMN en 1986 est la plus rationnelle, tant du point de vue écologique qu'économique. Ce n'est pas l'avis du WWF et de la LVPN, cette dernière insistant sur le fait que le plan directeur cantonal prévoit la protection du vallon de Réchy. Elle maintient que *"l'extension du domaine skiable du Mont-Noble devrait se faire en direction du Sud pour une éventuelle liaison avec Grimentz à travers le Pas de Lona. Toujours selon le plan directeur cantonal, la liaison Mont-Noble-Vercorin ne devrait se faire qu'indirectement à travers Grimentz et ceci en ménageant le Vallon de Réchy"*⁸¹.

Le compromis devient de plus en plus difficile à trouver entre l'apport économique d'une liaison et la sauvegarde sans nuance des intérêts naturels. En outre, chaque partie interprète à sa façon le contenu du plan directeur, TMN se centrant sur l'encouragement des liaisons entre les régions touristiques proches et complémentaires, et les associations écologistes arguant qu'un tel projet risquerait de porter gravement atteinte au vallon de Réchy, recommandation contenue également dans le plan directeur, qui souhaite que soit prise en compte *"la nécessaire protection de l'ensemble du vallon de Réchy"*⁸². La relative ambiguïté du plan directeur ne sert les intérêts de personne, obligeant l'ouverture de longues négociations entre opposants et partisans de la liaison.

80. ATMN, Lettre de TMN à la LVPN, 30 octobre 1986.

81. ATMN, Lettre de la LVPN à TMN, 15 octobre 1986.

82. ATMN, Extrait du plan directeur cantonal, fiche d.604.

2.2.3. Des oppositions multiples

Nous avons largement fait état au point précédent de l'opposition des associations écologistes comme le WWF et la LVPN. Leurs arguments sont connus. Ils désirent avant tout préserver le vallon de Réchy dans son entier, étant donné que ce site fait partie de l'inventaire CPN des sites d'importance nationale, même s'il n'est pas encore classé en zone protégée lors de cette première mise à l'enquête publique. Néanmoins, il faut nuancer les positions des écologistes. Si le WWF se borne à tenter de préserver à tout prix ce vallon de toute atteinte, lançant même l'idée saugrenue du percement d'un tunnel sous le vallon de Réchy pour permettre la liaison Hérens-Anniviers⁸³, la LVPN se montre plus ouverte au dialogue, même si son objectif n'est pas très différent de celui du WWF. En effet, la LVPN propose à TMN de revoir le projet et de planifier d'autres variantes évitant l'Ar du Tsan, ce que ne conçoit pas le WWF qui encourage TMN, la commune de Nax et les communes voisines à renoncer purement et simplement au nouvel équipement hivernal projeté.

Par ailleurs, l'association des "Amis du Vallon de Réchy" fait part également, dans une lettre adressée à M. Bernard Bornet, chef du Département des Travaux publics, le 31 octobre 1986, de son opposition ferme à cette variante. Aux arguments écologiques et paysagers, les "Amis du Vallon de Réchy" ajoutent leur scepticisme quant à la rentabilité économique de ce projet, qui, selon eux, reste très local, les régions de Vernamiège et de Saint-Martin n'en bénéficiant pas, au vu de l'option retenue. De plus, le projet du plan directeur cantonal prévoit *"une conception globale, tenant compte de la protection de l'ensemble du vallon de Réchy"*⁸⁴.

Ces trois foyers d'opposition, aux arguments tenant bien la route, visent clairement un seul et même objectif: la mise sous protection du vallon de Réchy, qui, selon ces personnes,

83. ATMN, Lettre du WWF au Département de l'Economie publique, 7 novembre 1986.

84. ATMN, Lettre des "Amis du Vallon de Réchy" à M. Bernard Bornet, chef du Département des Travaux publics, 31 octobre 1986.

bloquerait définitivement tout projet de liaison impliquant la construction de remontées mécaniques sur son territoire.

L'étai se resserre sur les volontés d'expansion de TMN, contrainte de choisir entre deux options pour tenter d'obtenir le feu vert pour la traversée de l'Ar du Tsan. La première de ces options est la confrontation, c'est-à-dire l'utilisation de la voie légale de recours, un processus long et dont l'aboutissement risquerait fort d'être défavorable, Berne ayant classé le vallon de Réchy dans l'inventaire provisoire des sites à préserver et les mouvements de protection de la nature ne visant que sa mise sous protection définitive. La seconde option consiste à instaurer un dialogue entre les parties pour juger de la nécessité du projet, envisager d'autres tracés éventuels ou alors y renoncer purement et simplement. Ce sera une des tâches du groupe de travail "Réussir ensemble" dont la constitution est décidée le 26 janvier 1987⁸⁵.

2.2.4. "Réussir ensemble": l'échec malgré le dialogue

Né de la volonté conjointe des communes de la rive droite de la Borgne, de l'Etat du Valais et des associations de protection de l'environnement et du patrimoine, le groupe de travail "Réussir ensemble" mise sur une étude globale des possibilités de développement des communes de la rive droite de la Borgne. A l'origine de sa création, la situation conflictuelle au sujet de la traversée du haut vallon de Réchy par des remontées mécaniques. Les objectifs généraux de ce groupe de travail sont clairs:

- "-décrire la situation actuelle de la région.*
- définir les besoins économiques, sociaux, culturels et écologiques.*
- proposer un catalogue de solutions et un programme de développement"⁸⁶.*

85. ATMN, Rapport de gestion 1987, p. 5.

86. Communauté d'études pour l'Aménagement du Territoire (C.E.A.T.): *Rive droite de la Borgne. Réussir Ensemble: un défi à relever!* Rapport final. Mars 1988, p. 2.

Ce groupe de travail crée une plate-forme de dialogue entre plusieurs entités dont les intérêts divergent fortement. Nous retrouvons d'un côté l'Etat du Valais, les communes de la rive droite de la Borgne et TMN désirant privilégier l'option d'un tourisme hivernal et donc l'intégration de la région dans le concert des stations valaisannes traditionnelles. De l'autre, nous trouvons les associations écologistes encourageant l'option de différenciation, cherchant à proposer d'autres alternatives au tourisme d'hiver, visant la mise en valeur des atouts existants, par un tourisme doux centré avant tout sur la saison estivale.

Pour aboutir à un résultat concret, il est indispensable que chaque partie mette de l'eau dans son vin, écoute les propositions de l'autre et qu'une volonté réelle de compromis s'installe. Cela ne sera pas facile. Volontairement limitée dans le temps⁸⁷, l'étude nourrit plusieurs objectifs précis en plus des objectifs généraux cités plus haut. Un des objectifs prioritaires fixés est d' "*assurer le maintien à long terme de la population indigène dans son cadre de vie*"⁸⁸. Pour cela, il est indispensable de créer des places de travail; l'étude socio-économique, qui constitue le premier volet du rapport final de "Réussir ensemble", le démontre clairement. En effet, sur le plan démographique, les communes de la rive droite de la Borgne enregistrent une grave dépopulation. De 1950 à 1986, elles ont perdu le quart de leurs habitants dont le nombre a passé de 2'334 à 1'768⁸⁹. Faible fécondité et vieillissement prononcé sont en outre leurs principales caractéristiques.

La crise de l'emploi local, -le déclin de l'agriculture n'ayant pas été compensé par une création suffisante d'emplois dans d'autres secteurs⁹⁰-, explique cette tendance à la dépopulation et au vieillissement. Y remédier rapidement en proposant des solutions concrètes représente un des buts premiers du groupe de travail "Réussir ensemble". C'est ainsi

87. L'étude débute en janvier 1987 et se termine en mars 1988 avec la publication du rapport final.

88. CHEVRIER Emmanuel: "Débat d'idées: Réussir ensemble". In: *Confédéré*, 18 février 1992.

89. C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble, op. cit.*, p. 9.

90. Depuis 1960, l'agriculture a perdu 287 emplois, le secteur secondaire septante-trois, alors que les activités de services n'augmentaient que de trois unités. Au total, ce sont la moitié des emplois locaux (357 sur 707) qui ont disparu en vingt ans. Cf: *Ibidem*, p. 9.

que ce dernier s'est penché sur les possibilités de travail dans les domaines de l'agriculture, de la sylviculture, de l'élevage, de l'industrie, de l'artisanat, de la santé et du tourisme notamment, ceci pour inverser la tendance qui révèle une dépendance économique croissante de l'extérieur, 59% des actifs étant des pendulaires. La comparaison avec la vallée voisine d'Anniviers est éloquent sur ce plan. L'essor touristique a permis d'y multiplier les emplois sur place par 1,3 depuis 1970, et le 78% des personnes actives est occupée dans sa commune de domicile⁹¹.

Malgré tout, un développement économique du même type est difficile à envisager pour les communes concernées au milieu des années 1980. La donne a fortement changé, le canton du Valais, ayant fortement misé sur les remontées mécaniques jusqu'alors, se montrant de plus en plus sévère dans l'octroi de concessions⁹². Les attentes sont toutes autres dans cette nouvelle période où les préoccupations écologiques prennent de plus en plus de place. Le second volet du rapport final de "Réussir ensemble" se préoccupe d'ailleurs de cet aspect. La définition des valeurs naturelles de la région sur les plans de la faune, de la flore et du paysage, l'appréciation des dangers naturels et les conflits actuels et potentiels entre l'écologie et des projets dans le domaine touristique font partie intégrante des points abordés lors des rencontres du groupe de travail. Les acteurs sont toujours les mêmes, mais leurs objectifs se sont quelque peu modifiés, tenant plus compte des aspects écologiques et paysagers. Le maintien de l'attractivité du cadre naturel de la région, qui est également un des buts du dialogue, est à ce prix.

Le dernier but fixé par les protagonistes est de "*donner à Télé Mont-Noble SA la possibilité d'assurer sa viabilité*"⁹³. Un chapitre entier de l'étude est consacré directement à cette société de remontées mécaniques. Après l'analyse de sa situation financière, l'avenir de

91. *Ibidem*, p. 11.

92. " *Le marché touristique hivernal offre des perspectives plutôt défavorables: stagnation du nombre de skieurs, ralentissement du chiffre d'affaires des sociétés de remontées mécaniques depuis 1981, politique d'octroi de concessions de plus en plus restrictive*". Cf: DE PREUX Françoise: "Réussir ensemble: Le défi de cinq communes valaisannes". In: *Affaires publiques*, ?/1989, pp. 127-135.

93. BITZ Jean-Marc: "Réussir ensemble: Un nouveau pas vers l'avenir". In: *Valais demain*, 22 février 1991.

la société est débattue à travers l'étude de neuf variantes potentielles d'extension. Pour chacune d'entre elles, quatre paramètres sont évalués: la valeur pour la pratique du ski, les coûts d'investissements, la rentabilité pour TMN et pour la région et enfin l'impact écologique⁹⁴.

Nous ne reviendrons pas sur l'étude détaillée de ces variantes, mais la conclusion de celle-ci est particulièrement éloquente: *"Aucune des variantes n'offre des garanties suffisantes quant aux perspectives de rentabilité à moyen et long terme. Les promoteurs font toutefois l'hypothèse qu'en cas de liaison, celles-ci sont réelles"*⁹⁵. Malheureusement pour TMN, les variantes postulant la liaison avec Grimentz et Vercorin se heurtent à d'importantes contraintes écologiques liées à la traversée de l'Ar du Tsan. L'abandon de la perspective de la liaison a également été étudiée. Il en ressort qu'une extension des installations mécaniques sur la rive droite, en direction de Saint-Martin, serait *"relativement coûteuse et le domaine skiable desservi ne paraît pas particulièrement attractif"*⁹⁶, plusieurs pistes se situant dans des secteurs exposés aux risques d'avalanches et difficiles pour des skieurs moyens.

Reste en lice la première variante étudiée qui est la moins coûteuse et la moins dommageable sur le plan écologique, mais aussi celle dont l'apport économique est le plus limité pour TMN. Cette option propose la construction du télésiège "La Combe" comme seule extension, allant dans le sens des intérêts écologiques. En effet, si l'extension est limitée à cette installation, cela signifierait que le vallon de Réchy conserverait son caractère intact, satisfaisant du même coup les organisations protectrices de la nature...

Ce n'est pas l'avis du WWF qui refuse, en avril 1988, de signer l'accord final de "Réussir ensemble". Ce refus est motivé premièrement par le fait que la question de la liaison reste ouverte, les deux options, avec ou sans la liaison, étant décrite dans cet accord. En second lieu, les conditions telles la levée des oppositions au télésiège "La Combe", de même

94. C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble*, op. cit., pp. 89-107.

95. *Ibidem*, p. 107.

96. *Ibidem*, p. 106.

que la renonciation à une opposition à une éventuelle liaison de base desservant mieux les quatre communes ne satisfait aucunement le WWF, qui maintient que *"d'importantes valeurs paysagères et naturelles seraient atteintes par la construction du télésiège 'La Combe'"*⁹⁷.

Le WWF campe sur ses positions, tout en étant d'accord de *"négocier une amélioration du domaine skiable existant (notamment nouveaux téléski) contre un engagement réel des communes, du canton et de la Confédération à mettre en œuvre des moyens exceptionnels (...) pour maintenir intact les sites exceptionnels de ces communes"*⁹⁸. Le WWF semble sur le point de permettre la réalisation du télésiège "La Combe", pour autant que TMN renonce à la liaison, le vallon de Réchy étant aux yeux du WWF le premier site d'exception à maintenir intact! Cela se vérifie quelques mois plus tard. En effet, le 6 septembre 1988, le WWF envoie une lettre à la commune de Nax contenant les conditions à remplir pour la construction éventuelle de cette installation. La phrase suivante est particulièrement explicite: *"Du point de vue de notre association, ces 2 téléski (c'est à dire 'La Combe et l'installation de base) représentent le maximum possible de l'extension du domaine skiable'"*⁹⁹.

Le rapport "Réussir ensemble" aura finalement permis une évaluation complète de la situation des communes de la rive droite de la Borgne sur les plans démographique, écologique, économique et touristique. La définition de la voie à suivre pour le futur y a également été esquissée. Nous pouvons penser que l'option de la différenciation qui consiste à miser sur les atouts naturels existants au sein de la région et du vallon de Réchy a finalement été privilégiée. En effet, le classement du vallon dans l'inventaire des marais, en octobre 1991, étape supplémentaire vers sa protection complète, la décision de Saint-Martin de se tourner vers un développement durable¹⁰⁰ et la construction à l'heure où nous écrivons ces lignes du seul télésiège de "La Combe" par TMN renforcent cette orientation.

97. ATMN, Lettre du WWF au Département cantonal des Travaux publics, 25 avril 1988, p. 4.

98. ATMN, Lettre du WWF à "Réussir ensemble", position au 16 mai 1988, p. 2.

99. ATMN, Lettre du WWF à la commune de Nax, 6 septembre 1988, p. 2.

100. Nous développerons l'option choisie par la commune de Saint-Martin au point 4 du chapitre suivant de notre recherche.

3. L'indispensable soutien des communes et de leurs populations

Ayant analysé dans les points précédents les étapes du développement du tourisme hivernal dans la station naxarde, des pionniers du ski club à la fondation de TMN SA, les relations conflictuelles avec les milieux écologistes au sujet des défrichements et de la traversée de l'Ar du Tsan par des remontées mécaniques, aboutissant à la plate-forme de dialogue de "Réussir ensemble", nous ne pouvons, afin de dresser un tableau relativement complet, omettre celles sans qui ce développement touristique n'aurait jamais vu le jour: les communes de la région.

Leur rôle aura été remarquable à plus d'un titre. Un soutien financier de base lors de la formation de la société en 1978, un engagement politique de tous les instants pour faire progresser TMN dans les moments difficiles, la cession de terrains ou l'accord de droits de passages sur des parcelles communales ou bourgeoises, sans oublier le nouvel effort financier lors de la recapitalisation de la société en 1989-1990, tout cela démontre bien la préoccupation des communes au sujet du tourisme hivernal et de son fleuron pour la région, la société TMN.

Nous nous attacherons, au sein des points suivants, à l'analyse, commune par commune, des attitudes concrètes vis-à-vis de TMN. En effet, toutes les autorités communales n'adoptent pas le même comportement et n'apportent pas le même soutien à la société, ce qui est tout à fait compréhensible au vu de la situation des installations qui sont implantées exclusivement sur l'aire détenue par les commune et bourgeoisie de Nax, sauf le télési "La Combe" qui, lui, est construit, plus tardivement il est vrai, sur le territoire de la commune de Mase. Géographiquement, cela peut donc très bien se comprendre, mais dans l'optique d'une pensée régionale, prônée notamment par le groupe de travail "Réussir ensemble", un effort semble souhaitable de la part de chacune des communes. Nous le constaterons, ce soutien restera tout de même appréciable, quoique relativement inégal.

Notre approche nous mènera de Nax, siège de la société et naturellement la plus concernée dans sa gestion, à Mase, qui a toujours entretenu des relations ambiguës avec TMN, car désireuse, dès le départ, de voir une installation de base la desservir. Nous n'omettrons pas de relater l'engagement et les attentes de Vernamiège, la plus petite des communes concernées, sise entre Nax et Mase, de même que le soutien financier et l'appui politique des communes de Grône et de Sion.

Une seule commune manque à ce tableau. Il s'agit de Saint-Martin dont les projets touristiques, les espoirs et les déceptions vous seront relatés au chapitre suivant. Un point particulier concernera les relations avec TMN, oscillant, au gré des événements, entre collaboration et concurrence. L'échec définitif du projet de remontées mécaniques de Saint-Martin en 1985, la réflexion commune au sein de "Réussir ensemble" deux ans plus tard et le refus de Saint-Martin de participer à la recapitalisation de TMN en 1989-1990, seront quelques éléments que nous aborderons au sein du chapitre concernant le Comité d'Initiative des Remontées Mécaniques de Saint-Martin (ci-après CIRM). Mais laissons de côté pour l'instant ces réflexions pour nous consacrer à la commune de Nax et à ses engagements en faveur de TMN.

3.1. Nax: un soutien indispensable

La commune de Nax apportera dès le départ son soutien au développement de remontées mécaniques sur son territoire. Cette attitude positive envers un projet élaboré par des acteurs locaux ne disposant pas de moyens financiers très conséquents s'explique aisément. En effet, la commune de Nax a tout à gagner, économiquement parlant, dans l'implantation d'une station hivernale sur son sol. Cela permettra, en premier lieu, la création d'emplois dans un secteur, celui des services, qui reste sous-développé jusqu'alors. Le plus grand problème pour Nax, comme pour les autres communes de la rive droite de la Borgne, est l'exode de plus en plus marqué de la population, dû principalement au déclin de

l'agriculture. Face à cela, les autorités politiques ne voient qu'une solution réaliste: un essor du tourisme hivernal qui permettrait la mise en valeur d'un domaine skiable ne nécessitant que peu d'aménagements. Nax désire miser sur ses atouts existants: la nature, les champs de ski, un décor enchanteur et la proximité de la capitale valaisanne. Pour cela, elle accorde sa confiance à MM. Roger Comina et Firmin Bruttin, des acteurs locaux qui entrevoient un essor modéré, par étapes mûrement réfléchies et non pas par des projets démesurés, ardues à concrétiser.

Les relations entre la commune de Nax et la société TMN seront excellentes dès la création de cette dernière. La présence active et continue du président et fréquemment de l'un de ses conseillers au sein du Conseil d'administration de TMN n'y est évidemment pas étrangère¹⁰¹. Cet appui politique influencera sans doute positivement plusieurs décisions, notamment l'octroi des concessions et des autorisations de construire. Bien sûr, quelques tensions émaillèrent les relations entre la commune et la société, notamment au sujet du financement de la route d'accès aux installations, divergences relativement vite apaisées par la nécessité de faire front commun face aux oppositions extérieures.

La cession des terrains nécessaires aux installations et parkings, la mise à disposition de l'ancien téléski des "Moulinets" et une participation financière conséquente au capital social de TMN, traduisent le soutien d'une commune favorable à un développement touristique, pilier essentiel, selon elle, de son avenir. Nax met beaucoup d'espérance dans cette extension qu'elle juge primordiale pour sa survie économique et démographique. Était-ce la bonne option? Il est permis d'en douter au vu des investissements consentis, des emplois générés et des statistiques démographiques. Malgré tout, quel autre futur envisager pour les régions de montagne ne disposant d'aucune ressource hormis leurs attraits naturels?

3.1.1. Tenter de freiner l'exode démographique

Toutes les communes de la rive droite de la Borgne connaissent, particulièrement durant les années 1960-1970, des soucis démographiques. Nax ne fait pas exception à cette préoccupante réalité. Dénombrant, en 1960, 471 habitants, elle n'en compte que 375 dix ans plus tard et 356 en 1980¹⁰². Cette forte régression s'explique essentiellement par le déclin de l'agriculture qui n'est pas compensé par une création suffisante d'emplois dans les autres secteurs. Cela oblige les gens à quitter leur commune pour travailler: l'exode est alors amorcé. La création de la station d'hiver parvient à ralentir ce phénomène. En effet, durant les années 1980, la population naxarde croît à nouveau, passant en six ans de 356 à 381 habitants, alors que ses voisines stagnent ou régressent¹⁰³. Le démarrage touristique a donc contribué au maintien, voire même à une reprise démographique. Ce constat est particulièrement frappant en comparaison avec Saint-Martin qui, durant ces mêmes six années, voit passer sa population de 1023 individus à 981. Cela est malgré tout à nuancer. En effet, TMN ne fournit qu'une douzaine d'emplois, pour la plupart saisonniers. Bien sûr, les retombées indirectes du tourisme sur les hôtels, les cafés, les restaurants et les commerces du village doivent être prises en considération. Mais ce n'est pas la seule explication de ce regain démographique qui s'explique également du fait de la proximité de Sion. Nax se découvre une nouvelle vocation de village d'ortoir pour citadins attirés par sa situation privilégiée, son soleil généreux et sa relative fraîcheur estivale.

La tentative de freiner l'exode démographique semble couronnée de succès, puisqu'en 2001, Nax comptait 407 habitants¹⁰⁴, soit deux de plus qu'en 1977. Néanmoins, la situation

101. Onésime Bitz occupera cette fonction dès la création de TMN jusqu'à sa démission en 1981. Le relais est pris par son successeur, M. Jean-Marc Bitz qui occupera la place de président de la commune et de membre du comité de direction de TMN, sans interruption de 1981 à 1999, date de son décès.

102. C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble: Un défi à relever*. Annexes, mars 1988, annexe 3, p. 2.

103. *Ibidem*, p. 2.

104. Banque Cantonale du Valais: *Le Valais en chiffres*. Sion, 2001, p. 24.

reste préoccupante, du fait du vieillissement de la population. Cela se vérifie par la fermeture de classes, les écoliers, malgré un regroupement des villages de Mase, Vernamiège et Nax, se faisant de plus en plus rares. Le développement de TMN a fait de Nax une station touristique. Mais cet apport ne reste que saisonnier et concentré sur quelques semaines. Peu d'établissements se sont créés à Nax suite à la construction des installations. Ce manque de lits hôteliers et parahôteliers prêterite la société de remontées mécaniques qui est trop tributaire des skieurs journaliers de la région qui ne viennent pas en cas de mauvaises conditions météorologiques. En outre, les hôtes séjournant à la semaine ou à la quinzaine engendrent plus de retombées pour les commerçants et pour l'office du tourisme sous la forme des taxes de séjours. Inciter les propriétaires à louer leur chalet lorsqu'ils ne l'occupent pas pourrait remédier, lors des périodes de fortes affluences, à la pénurie constatée.

Un exode démographique freiné, quelques emplois créés sur place ou maintenus en partie grâce au tourisme hivernal, le bilan semble positif mais est à nuancer du fait du vieillissement de la population et de l'affaiblissement de la fécondité. De plus, la commune de Nax devra consentir de nombreux sacrifices pour assurer le démarrage et la pérennité de TMN, principalement sur le plan financier et sur celui des infrastructures, cessions de terrains, route d'accès, réseaux d'eau et d'électricité... Tout cela ne se fera pas sans heurts, même si l'appui des présidents naxards, fortement impliqués au sein de TMN, résoudra bien des problèmes.

3.1.2. Quelques conflits pour la route d'accès

Les principales divergences entre la commune de Nax et TMN se focaliseront autour de la route d'accès au départ des installations, situé à environ trois kilomètres du village de Nax. Cette implantation a été choisie par les promoteurs pour limiter les frais de construction et accéder plus rapidement à une altitude supérieure. En outre, ce choix protège le village de

Nax des déprédations paysagères engendrées inévitablement par une remontée de type lourd. Cette décision s'inscrit dans la politique empreinte de sagesse des dirigeants de TMN.

Cette route existait déjà avant les projets de remontées mécaniques. Permettant l'accès aux mayens des "Baucs" et aux alpages de Nax, notamment ceux de Gauthier et du Chiesso, elle nécessite, pour permettre un trafic hivernal, quelques améliorations, principalement son élargissement et son asphaltage. La commune de Nax, profitant de la pose de collecteurs d'égouts sur le premier tiers du tronçon, a procédé à cet élargissement indispensable pour assurer un accès touristique aux installations projetées¹⁰⁵. Le tiers supérieur sera amélioré lors des travaux de construction du télésiège, par la société TMN, alors que la partie intermédiaire sera aménagée progressivement, selon la densité de la circulation.

Selon les procès-verbaux à notre disposition, la commune de Nax avait demandé à TMN le versement de 100'000 francs *"en précisant que le remboursement devrait se faire à raison de 10'000 francs par année, somme affectée à des travaux d'entretien sur la dite route"*¹⁰⁶. TMN conteste cet état de fait, arguant que son avance de 100'000 francs devra être remboursée sans intérêt en dix annuités, car elle n'est aucunement un investissement dans la réfection de la route, mais une aide provisoire, afin de réduire l'emprunt de la commune permettant de financer cette voie d'accès. Pourquoi TMN, qui est la principale bénéficiaire de l'amélioration de ce tronçon routier, rechigne à s'acquitter de cette somme? Les arguments de TMN justifiant cette attitude peuvent se résumer ainsi. Tout d'abord, la route est un tronçon communal pour lequel un crédit LIM peut être accordé, ce n'est donc pas à une société dont les actions sont détenues en majorité par les communes de la région, d'investir dans cette route. De plus, la situation financière de la société est des plus précaire. Les déficits annuels cumulés s'élèvent à 233'774,15 francs au 31 décembre 1982 et aucun amortissement

105. Ces travaux, entrepris durant l'été 1977, sont devisés entre 100 et 120'000 francs par la commune. Cf: ATMN, Lettre de la commune de Nax à l'OFT, 10 décembre 1977.

106. ATMN, PV séance du Conseil d'administration, 19 mai 1980, p. 2.

comptable n'a pu être effectué¹⁰⁷. Dans ces conditions, tout nouvel investissement contraindrait la société à un nouvel emprunt bancaire.

De son côté, la commune de Nax argue du fait que l'aménagement du tronçon routier Nax-télesiège "La Dzorniva" aura finalement coûté près de 700'000 francs et que son entretien est entièrement pris en charge par la commune. L'avance demandée à TMN est donc tout à fait admissible, du fait que c'est elle qui bénéficie prioritairement de ce tronçon.

Finalement, TMN ne participera pas financièrement à l'amélioration de la route d'accès aux installations, ce qui est une preuve supplémentaire de l'important soutien que manifeste la commune à son égard, cette dernière continuant à l'heure actuelle, d'assumer les coûts d'entretien de ce tracé.

3.1.3. Un apport financier conséquent

La commune de Nax apporte dès le départ un soutien sans faille, hormis les divergences au sujet de la route d'accès, à TMN. Les raisons sont claires. En premier lieu, la commune, qui connaît un grave déficit démographique, désire réaliser quelque chose, afin de conserver ses habitants et éventuellement d'en attirer d'autres. Elle n'entrevoit sa survie qu'avec un essor modéré du tourisme hivernal en direction du Mont-Noble. *"Etant donné que cette sous-région ne dispose pas d'autres débouchés économiques et que la qualité de son domaine skiable (pistes nord et ouest, vue panoramique) est remarquable, ce développement doit également être considéré comme prioritaire"*¹⁰⁸. La commune entrevoyait depuis 1964 et l'octroi d'une première concession pour une télécabine, finalement non réalisée suite aux décès des deux principaux promoteurs et à l'impossibilité financière pour la commune de mener à bien ce projet¹⁰⁹, un développement centré sur le ski alpin. Le but avoué est donc

107. ATMN, Lettre de TMN à la commune de Nax, 23 janvier 1984.

108. BETRISEY Géo: *Conception de développement de la région de Sion, op. cit.*, p. 296.

109. ATMN, Lettre de TMN à l'OFT, 20 janvier 1977, p. 2.

clairement de freiner l'exode de la population, en palliant le déclin agricole par un essor touristique.

En second lieu, le fait que l'idée soit lancée par des entrepreneurs de la région, MM. Firmin Bruttin et Roger Comina, et non par des promoteurs étrangers aux poches pleines d'argent mais aux idées souvent démesurées, séduira d'emblée la commune de Nax qui n'hésitera pas à leur accorder son appui, décelant dans ce projet réaliste la possibilité d'activer un essor envisagé depuis une quinzaine d'années. En effet, ces deux entrepreneurs ne disposent pas des ressources pécuniaires suffisantes pour se lancer dans un tel projet, nécessitant plusieurs millions d'investissements.

La troisième raison du soutien communal se trouve en la personne du président, M. Onésime Bitz, qui a toujours manifesté son désir de faire de Nax un centre touristique. Nous reviendrons sur son engagement ainsi que sur celui de son successeur, M. Jean-Marc Bitz, dans le point suivant. La commune de Nax s'affaire grandement pour le développement de TMN. La Bourgeoisie, propriétaire de la plupart des terrains, les cède gratuitement à la société de remontées mécaniques, par acte notarié daté du 16 mars 1978¹¹⁰. Cette dernière met également à disposition des dirigeants de TMN l'ancien télésiège des "Moulinets" qui sera, après révision complète, réutilisé pour l'installation des "Planards" en 1980. Ces apports en nature se doublent d'une participation financière conséquente au capital social de la société. Sur les 1'630'000 francs souscrits par des particuliers, des entreprises et des communes de la région, la commune de Nax investit 350'000 francs, soit près de 22% du capital à disposition de la société. Elle en devient l'actionnaire principal et son président siège au Conseil d'administration sans interruption jusqu'en 1999 et le décès de M. Jean-Marc Bitz. Son implication financière conséquente lui assure un rôle décisionnel au sein de la direction de la société. Ce subtil mélange entre des promoteurs privés, à l'implication financière modeste, et une administration communale, soucieuse du développement de la société et qui n'hésite pas à

mettre la main au porte-monnaie pour aider au financement des projets, fait la particularité de la station naxarde.

Lors de l'assainissement financier de TMN en 1990-1991, la commune fera à nouveau un geste conséquent. 535'000 francs¹¹¹ seront injectés en vue d'augmenter le capital social et de le porter à près de trois millions. Par cet apport, la commune reste la principale pourvoyeuse de fonds de TMN qui, sans ce soutien, n'aurait pu assurer sa pérennité. En tout, la commune de Nax a donc investi 885'000 francs rien que dans le capital social de la société. Il faut ajouter à cela les cessions de terrains, l'amélioration de la route d'accès et son entretien, partagé, lui, entre la commune de Nax et TMN et se chiffrant chaque année à plusieurs milliers de francs. Tout cela démontre le soutien important de la commune envers TMN, qu'elle considère comme le pilier de sa survie démographique et économique. Les emplois créés par la société, une douzaine environ, pour la plupart saisonniers, les retombées indirectes en matière d'impôts, l'apport du tourisme pour les deux hôtels du village et les commerçants donnent en partie raison à la commune. Malgré tout, le manque d'initiatives privées, par exemple dans les domaines de la location de chalets ou la construction de nouveaux établissements hôteliers, ne peut être compensé par les pouvoirs politiques, et la population, même si elle s'est stabilisée, accuse un vieillissement prononcé qui demeure préoccupant. Néanmoins, la commune de Nax ne peut dignement laisser tomber l'entreprise qui fournit le plus grand nombre d'emplois sur son territoire.

3.1.4. L'appui des présidents Onésime et Jean-Marc Bitz

La naissance et la pérennité de la société de remontées mécaniques naxarde doit beaucoup à la volonté et l'abnégation des deux présidents Bitz. Le premier, M. Onésime Bitz,

110. *"La présente cession favorisant un essor touristique de la région, elle s'effectue gratuitement, à charge pour la société en formation de réaliser les projets de développement promis"*. Cf: ATMN: Texte de l'acte de cession gratuite, 16 mars 1978, p.3.

111. ATMN, Détails de la souscription, février 1991.

président de la commune de 1949 à 1981¹¹², déjà actif au sein de la direction de Télé Moulinets, s'engage activement au sein du comité d'initiative de TMN avec la conviction que le tourisme hivernal est la seule alternative au déclin démographique des communes de montagne. M. O. Bitz œuvra dans ce sens dès les années 1960 avec la réalisation d'un remaniement parcellaire pour favoriser la vente de terrains, les parcelles de grande superficie trouvant plus aisément preneur que les terrains mesurant 50 à 300 mètres carrés¹¹³. Son but avoué est de faire de Nax une station touristique possédant un domaine skiable attractif. La volonté du président de la commune sera un soutien non négligeable pour TMN. Sa présence au sein du Comité de direction de la société, son appui politique lors des négociations auprès du Conseil d'Etat valaisan ou des instances de décisions bernoises, activeront certainement la réalisation du projet des promoteurs naxards. Si TMN a vu le jour, elle le doit assurément en grande partie à cette personnalité convaincue des bienfaits du tourisme hivernal pour la survie de sa commune.

Son successeur, M. Jean-Marc Bitz, président de la commune de 1981 à 1999, suit la même voie. Membre du Conseil d'administration de la société dès sa fondation, il est alors vice-président de Nax, M. J-M. Bitz soutiendra la politique de TMN, convaincant ses partenaires du Conseil communal d'accepter une nouvelle aide financière lors de l'assainissement de la société. Il sera aussi très actif au sein de "Réussir ensemble" et lors des négociations avec la commune de Mase au sujet du tracé du téléski "La Combe- Mont-Noble". Si ce dernier a finalement pu être construit en 1994, c'est en grande partie grâce aux talents de négociateur du président naxard, qui était lui aussi persuadé qu'un développement du tourisme hivernal ne pourrait que bénéficier à la commune et à sa population.

Si la commune de Nax a apporté un soutien si conséquent à TMN, c'est principalement grâce aux convictions de ces deux personnalités qui n'ont pas hésité à prendre les risques indispensables à un essor touristique et à les assumer. Ces risques se sont avérés plutôt

112. ATMN, Rapport de gestion 1981, p. 4.

113. "Nous ferons de Nax un centre touristique". In: *Le Nouvelliste*, 3 mai 1962.

payants, même si la station n'a pas connu l'essor espéré lors de la fondation de TMN. Néanmoins, la population s'est stabilisée, des emplois se sont créés, d'autres ont pu perdurer grâce à cette option, ce qui n'est de loin pas négligeable. D'ailleurs, le souhait des communes partenaires de se greffer sur le domaine skiable existant démontre que les alternatives au tourisme hivernal restent ténues pour les petits villages montagnards. L'exemple de la commune de Mase, que nous analyserons au sein du point suivant, nous paraît particulièrement éloquent.

3.2. Mase: des relations ambiguës

La commune de Mase a toujours entretenu des relations d'amour teintées de haine avec TMN. Actionnaire de la société en tant que commune partenaire du projet dans lequel elle investit 100'000 francs au départ¹¹⁴, Mase espère bien qu'elle bénéficiera de l'extension projetée de TMN en direction de "La Combe", mais aussi et surtout d'une liaison de base desservant la partie supérieure de la commune en direction des "Planards".

Cette solution mettra du temps à se concrétiser. En effet, TMN se voit contrainte, principalement pour des raisons financières, mais également suite aux nombreuses procédures engagées contre elle par les associations écologistes, de différer la concrétisation de ses projets d'extension.

Négociation sera le maître mot, avec la commune et le consortage des alpages réunis, dont il faudra obtenir l'aval pour espérer la construction du téléski "La Combe", le maillon indispensable en vue de la liaison avec Grimentz et Vercorin. Trois ans seront nécessaires pour aboutir à un compromis permettant la mise à l'enquête publique simultanée des téléskis "Clôt de l'Ourtier-Tête des Planards", qui a pour fonction essentielle de relier les hauts de la commune de Mase au domaine skiable et "La Combe-Mont-Noble" dont l'utilité, maintes fois

114. ATMN, Détails de la souscription, septembre 1978.

répétée, consiste principalement au raccordement de Nax au val d'Anniviers par le vallon de Réchy. Le décor est planté, reste à vous narrer les péripéties de plus de trois ans de réunions, de projets de conventions, d'espoir et de désillusions parfois...

3.2.1. Collaboration ou blocage?

La commune de Mase se trouve dans une situation démographique relativement stable dans les années 1980. On assiste même, entre 1980 et 1986, à une légère reprise, la population passant de 219 habitants en 1980, à 236 six ans plus tard, ce qui est également le chiffre de 1970¹¹⁵. Hormis une petite entreprise de transports, une ferblanterie et une entreprise d'électricité, la commune de Mase ne fournit que peu d'emplois sur place. Mase espère donc beaucoup de son raccordement au réseau des remontées mécaniques de TMN. Ce serait l'occasion pour elle de créer des emplois, principalement dans le secteur tertiaire, et de favoriser ainsi le maintien des jeunes sur le territoire communal.

En effet, un essor touristique mesuré permettrait à cette petite commune aux ressources limitées de développer des possibilités d'hébergement, des hôtels, des restaurants, pour accueillir une clientèle qui se ferait une joie de profiter de sa situation ensoleillée et de ses pentes enneigées. Pour concrétiser ces projets qui n'ont pas manqué de germer dans l'esprit des responsables politiques, une liaison de base, avec une installation mécanique performante (télésiège ou télécabine) est indispensable, la situation géographique et économique se prêtant mieux à un raccordement au réseau naxard qu'à un cavalier seul qui aurait peu de chances d'obtenir les autorisations nécessaires. De plus, la commune de Mase joue un rôle très important pour les projets naxards. En effet, la liaison envisagée en direction du val d'Anniviers ne pourra se réaliser sans l'accord des autorités masates, le passage par le secteur de "La Combe" impliquant une incursion sur le sol de cette commune voisine de Nax.

115. C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble, op. cit.*, p. 8.

Alors, collaboration ou blocage? L'enjeu est relativement simple. TMN désire en priorité s'unir au val d'Anniviers¹¹⁶. Pour cela, elle doit emprunter "La Combe" sur sol masate. En second lieu, dès la liaison effective, TMN envisage de relier le village de Mase au nouveau domaine skiable ainsi créé, permettant le développement touristique de cette dernière et une meilleure accessibilité au réseau étendu des remontées mécaniques, le télésiège "La Dzorniva" risquant d'avoir un débit un peu faible pour supporter une arrivée massive de skieurs attirés par les nouvelles possibilités de glisse. Aux yeux des promoteurs naxards, c'est la principale utilité de cette liaison de base. Les dirigeants de TMN considèrent la commune de Mase comme un partenaire essentiel à la réalisation de leurs désirs d'expansion, mais se rendent-ils compte des intérêts propres de cette commune et de ses habitants? Ou ces derniers ne représentent-ils qu'un obstacle à franchir ou à contourner en vue d'une liaison avec Grimentz ou Vercorin?

TMN invoque des raisons économiques pour justifier ses ambitions dirigées en premier lieu vers le val d'Anniviers. Elle argue du fait que si elle demande une concession pour un télésiège entre Mase et le réseau existant de remontées mécaniques, les autorités fédérales y opposeront un refus. En effet, la rentabilité économique du projet n'est pas assurée et *"nos résultats financiers actuels ne justifient pas la construction d'un nouveau télésiège de base pour notre société"*¹¹⁷. Le but avoué de TMN est donc *"la construction des trois installations vers le Val d'Anniviers afin d'améliorer rapidement notre situation financière et de pouvoir créer, à moyen terme, une liaison directe avec Mase"*¹¹⁸.

116. "Nous vous rappelons que la priorité d'extension du réseau a été donnée, pour des raisons économiques évidentes, aux trois installations nécessaires pour relier la Tête des Planards au Val d'Anniviers. Cela est absolument vital pour notre société. (...) De la santé économique de Télé Mont-Noble SA dépend la liaison du réseau avec Mase." In: ATMN, Lettre de TMN à la commune de Mase, 14 mai 1984, p. 1.

117. *Ibidem*, p. 1.

118. *Ibidem*, p. 2.

De son côté, la commune de Mase recherche évidemment une solution qui lui serait rapidement profitable. Elle ne souhaite pas que seule la jonction avec le val d'Anniviers se réalise à court terme, la condamnant à attendre plusieurs années une hypothétique liaison vers le village. Pour cela, elle se battra activement, quitte à opposer son veto à la construction du téléski de "La Combe", bloquant de ce fait l'accession au vallon de Réchy. Elle privilégie la thèse de la collaboration tout en conservant la possibilité de contrecarrer les projets de TMN.

3.2.2. Quelle variante construire?

Les intentions de TMN ayant été clairement explicitées et justifiées, examinons maintenant les points de vue de la commune de Mase et du consortage des alpages réunis sur ces projets. La lettre de la commune de Mase adressée à TMN en date du 30 avril 1984, nous éclaire particulièrement. Elle propose une vision beaucoup plus régionale du projet, au profit de la rive droite de la Borgne. Selon elle, *"la création de ces infrastructures (télésiège Mayens de Mase-Les Planards et La Combe-Col de Cou) assure un développement économique et touristique certain pour toute la région et améliore de manière non négligeable la rentabilité des installations de Télé Mont-Noble existantes"*¹¹⁹. Cette manière de voir se justifie pleinement pour une commune qui cherche à assurer son avenir par le créneau du tourisme hivernal. De plus, Mase s'engage financièrement en faveur de la concrétisation de cette installation de base, prenant à sa charge 50% des frais de sa construction devisée à environ un million et demi de francs¹²⁰. Mase souhaite donc à la fois préserver ses intérêts et collaborer avec TMN.

Une année plus tard, suite à quelques entretiens réunissant les deux parties, la commune de Mase réduit ses exigences. Elle propose qu'une installation soit construite dès

119. ATMN, Lettre de la commune de Mase à TMN, 30 avril 1984, p. 1.

120. *Ibidem*, p. 2.

l'altitude de 1'950 mètres, au lieu dit "Fond des alpages", en direction du Col de Cou¹²¹. Le 18 décembre 1985, une séance de travail au sujet du télésiège "La Combe" a lieu avec le comité des alpages réunis de Mase, en vue de l'établissement d'une nouvelle convention réglant notamment les questions de droits de passages, d'indemnités, de compensations... En effet, le premier projet de convention, établi le 29 juillet 1985, n'avait pas pu être retenu *"étant donné les conditions excessives, éloignées de la pratique normale"*¹²². TMN, désireuse d'activer la réalisation de ses projets, menace de rejoindre le val d'Anniviers, en évitant les alpages de Mase, ce qui techniquement est possible, mais qui la priverait d'une magnifique combe orientée au sud ouest, diversifiant grandement son offre en matière de champs de ski.

Alors, quelle variante construire? Le consortage et la commune de Mase s'en tiennent à leur proposition de prolongation vers le bas de l'installation de "La Combe" jusqu'à l'altitude de 1'950 mètres, à laquelle les gens pourraient accéder par la route. Ils exigent également que *"lors du dédoublement futur de l'installation de base (télésiège de Nax), la priorité doit être donnée à l'installation d'une remontée lourde ou semi-lourde sise sur le territoire de la commune de Mase"*¹²³.

TMN, de son côté, garde comme priorité la liaison avec Grimentz qui *"reste un élément déterminant pour la réalisation des installations en direction de Mase"*¹²⁴. Cela gêne les gens de Mase qui se sentent délaissés par TMN, c'est pourquoi, ils se battent pour la construction, dès le départ, d'une installation en direction de leur village.

Finalement, TMN mettra à l'enquête publique simultanément, le 18 juillet 1986, les télésis "Clôt de l'Ourtier-Tête des Planards" et "La Combe-Mont-Noble", satisfaisant ainsi les désirs de la commune et du consortage des alpages réunis de Mase. Le premier télési

121. ATMN, Lettre de la commune de Mase à TMN, 29 mai 1985, p. 1.

122. ATMN, PV séance du 18 décembre 1985 avec la commune et le consortage des alpages réunis de Mase, p. 1.

123. ATMN, Lettre de la commune de Mase à TMN concernant la convention pour les demandes de concessions, 28 juillet 1986.

124. ATMN, Lettre de la commune de Mase à TMN, 15 janvier 1986, p. 1.

projeté pourra *"être complété -remplacé- plus tard par une installation dont le départ se situe plus en aval afin de diminuer au maximum la distance entre le village de Mase et le départ du réseau"*¹²⁵. Malheureusement pour les promoteurs naxards et accessoirement pour la commune de Mase, ces installations, de même que la troisième, mise à l'enquête publique le 10 octobre 1986, soit le télésiège "Tsan-Mont-Noble", se heurteront aux oppositions du WWF et de la LVPN, cette dernière acceptant le projet de "La Combe-Mont-Noble". Ces oppositions sont motivées par le souci de protéger le vallon de Réchy, comme l'a montré le point 2.2. de ce travail.

Trois ans de discussions et de débats animés entre TMN, la commune et le consortage des alpages réunis de Mase auront permis d'aboutir à un terrain d'entente; une convention liant TMN et les alpages réunis étant signée le 10 juin 1986, et une seconde, liant TMN et la commune de Mase, le 10 juillet 1986, chaque partie ayant accepté de faire des compromis. TMN croyait pouvoir enfin concrétiser ses projets d'extension. Il n'en a rien été, les demandes de concessions se heurtant aux veto des organisations écologistes.

3.2.3. "La Combe": solution minimale (1994)

Des trois installations envisagées entre juillet et octobre 1986, une seule verra le jour après huit ans de procédure, en 1994! Un moratoire de deux ans, demandé par l'étude "Réussir ensemble", et des négociations parfois laborieuses avec les organismes écologistes expliquent ce délai de réalisation si important. Nous avons relaté précédemment les combats des associations protectrices de la nature pour la sauvegarde du vallon de Réchy. A la suite des discussions de "Réussir ensemble" et malgré leur échec relatif, TMN désire toujours une liaison vers Anniviers, mais la réalité la rattrape. Consciente que cette tâche s'annonce des plus ardue, elle souhaite privilégier la réalisation du télésiège "La Combe-Mont-Noble", afin de compléter son domaine skiable avec un minimum d'atteintes à l'environnement.

125. ATMN, Rapport de gestion 1986, p. 8.

En parallèle, les dirigeants de TMN s'activent, entre 1989 et 1991, à l'assainissement de la société par réduction puis augmentation du capital social¹²⁶. La réalisation du télési "La Combe" est utilisée en toile de fond pour motiver de nouveaux investisseurs lors de cette opération intitulée *"Un nouveau pas vers l'avenir"*¹²⁷. La liaison de base en direction de Mase est également gelée. En effet, les associations écologistes ne voient pas d'un très bon œil de nouveaux défrichements. En outre, cette liaison de base ne se justifie plus tellement aux yeux des dirigeants de TMN si la liaison avec Anniviers ne peut se concrétiser du fait de la protection du vallon de Réchy, le télésiège existant "La Dzorniva" pouvant facilement absorber le surplus de clientèle généré par la nouvelle installation de "La Combe". La commune de Mase s'oppose bien sûr à ce raisonnement, revenant sur les avantages économiques pour la rive droite de la Borgne d'un raccordement du village au réseau de TMN. Néanmoins, elle est d'accord de soutenir le principe de la construction du télési "La Combe", consciente qu'il s'agit du premier maillon en vue de son raccordement au réseau de sa voisine.

La réalisation du télési "La Combe-Mont-Noble" devient une priorité pour les dirigeants de TMN qui œuvrent activement pour convaincre les organismes écologistes de lever leurs oppositions. Des études d'impact -faune, flore, avalanche, paysage etc...- sont effectuées, parfois inspirées du rapport "Réussir ensemble" et étoffées. Des dossiers économiques et techniques les complètent. Le 26 avril 1989, une convention est signée entre TMN, les communes concernées de Mase et de Nax et la LVPN, définissant notamment le tracé de l'installation et l'aménagement des pistes. Un point de cet accord règle le sort du télési "Clôt de l'Ourtier-Tête des Planards": *"dans la mesure où ce télési se construirait, il partirait du même site que le télési de La Combe, pour arriver à peu près au même point que*

126. Le capital social initial de 1'630'000 francs est réduit de 90%. Le nouveau capital social de la société, après la souscription, se monte à 2'950'000 francs. Cf: ATMN, Rapport de gestion 1991, p. 6.

127. ATMN, Bulletin de souscription à l'augmentation du capital, printemps 1990.

*le téléski des Planards*¹²⁸. Cette installation ne remplit donc plus sa fonction initiale qui était de relier les mayens de Mase au réseau de TMN. Sa construction n'a donc que peu de justification, si ce n'est le dédoublement du téléski "La Combe", utile en cas de panne.

L'étude en vue de la réalisation de cette installation utile à la diversification des pistes de TMN se poursuit. Le 20 septembre 1991, la mise à l'enquête publique est déposée. Une nouvelle fois, le WWF s'y oppose, de même que, malgré la convention paraphée deux ans et demi plus tôt, la LVPN. Le financement, lui, est assuré, grâce à la restructuration de la société et à l'assurance de l'obtention d'un crédit LIM. La réalisation de l'installation semble sur de bons rails, la LVPN retirant son opposition le 17 décembre 1992¹²⁹. Le printemps 1993 marque la phase décisive. Les services fédéraux et cantonaux, à la suite d'une nouvelle vision locale agendée au 19 mai 1993, donnent un préavis favorable à un projet maintes fois évalué et soupesé contre lequel subsiste une seule opposition, celle du WWF. L'OFT rejette finalement cette dernière le 4 mars 1994¹³⁰ et donne de ce fait le feu vert à la construction qui, dès les autorisations de construire en possession des dirigeants de TMN et les délais de recours passés, pourra se réaliser. La mise en service interviendra finalement fin décembre 1994, les travaux ayant pu être menés à leur terme durant l'automne.

Nous ne sommes pas entrés dans tous les détails de la procédure d'octroi des autorisations de construire, des recours, des visions locales..., dans le but de ne pas rallonger exagérément ce chapitre. Ce qu'il faut retenir, c'est la longueur exceptionnelle de cette procédure, les exigences de plus en plus pointilleuses des associations écologistes et la coopération relativement tardive des autorités de la commune de Mase et du consortage de ses alpages réunis. Tout cela a contribué à freiner de façon substantielle l'octroi de la concession et des autorisations de construire, chaque entité désirant la sauvegarde de ses intérêts, parfois au détriment de celui de tous. Mais l'observateur extérieur peut aisément comprendre qu'une

128. ATMN, Convention du 26 avril 1989 entre TMN, la LVPN et les communes de Nax et Mase, point 5, p. 3.

129. ATMN, Rapport de gestion 1992, p. 6.

130. ATMN, Rapport de gestion 1994, p. 10.

commune telle que Mase désire s'octroyer une part du gâteau touristique, en échange de la mise à disposition d'une parcelle de son territoire.

3.3. Vernamiège: parent pauvre du tourisme

La commune de Vernamiège aurait pu être, de par sa situation géographique, l'une des principales bénéficiaires de l'exploitation du domaine skiable du Mont-Noble. En effet, une installation était prévue sur son territoire dans le projet initial. Les événements survenus en décidèrent autrement. Les possibilités financières restreintes de TMN, dues à des premiers exercices déficitaires¹³¹, contraignirent la société à revoir ses ambitions d'expansion à la baisse. Choissant prioritairement l'option de la liaison avec les stations existantes du val d'Anniviers pour des questions avant tout économiques, les dirigeants de TMN délaissèrent la seconde installation de base prévue en direction de la commune voisine de Vernamiège. Nous pouvons nous interroger sur la pertinence de cette option, étant donné le caractère régional du projet¹³². Laisser délibérément de côté une des communes partenaires de l'entreprise dès la première heure peut être interprété comme un relatif manque de tact de la part des dirigeants de TMN.

L'option choisie se justifie néanmoins. Les incessants combats contre les associations écologistes représentent à notre avis un élément de réponse. TMN s'étant engagée à ne pas procéder à de nouveaux défrichements pour l'aménagement de pistes ou d'installations, la réalisation d'un télésiège ou d'une télécabine en direction de Vernamiège irait à l'encontre de cette convention, le tracé prévu dans l'étude de base impliquant un défrichement de plusieurs hectares, sans compter l'aménagement d'une piste de descente contraignant les promoteurs à

131. Les pertes accumulées se montent à 355'954,55 francs à la suite des quatre premières années d'exploitation. Cf: ATMN, Lettre de TMN au Département fédéral de Justice et Police, 3 septembre 1984, p. 2.

132. La lettre adressée à l'administration communale de Vernamiège par la société TMN en formation est des plus explicites: *"Etant donné le caractère régional du projet, l'engagement de votre commune s'avère*

déposer une nouvelle et importante demande de défrichement. Cela aurait risqué d'envenimer les relations déjà tendues avec les milieux protecteurs de la nature.

3.3.1. L'espoir de la liaison des "Gouilles"

Le projet initial de TMN, avant la création officielle de la société le 29 septembre 1978, prévoyait trois phases de réalisation distinctes. La première phase envisageait la construction du télésiège "La Dzorniva", du télésiège "La Cabane" et du télésiège "Les Planards", issu de la récupération de l'ancien télésiège des "Moulinets". Devisée à 1'760'000 francs¹³³, cette première étape connaîtra une réalisation relativement rapide. Les deux premières installations sont mises en service pour la saison 1979-1980, la troisième, une année plus tard.

La seconde étape prévoit la construction du télésiège "La Combe" en direction du Col de Cou, sur le territoire de la commune de Mase. Comme décrit au point précédent, cette réalisation a pris un retard important. Envisagée déjà pour la fin des années 1970, il aura finalement fallu attendre quinze ans, soit 1994, pour que sa construction, après moult batailles, recours et compromis, puisse se réaliser.

La troisième phase intéresse directement la commune de Vernamiège. Est projeté un télésiège reliant les "Gouilles" au dessus de Vernamiège, à 1'750 mètres d'altitude environ, soit 450 mètres plus haut que le village, aux "Planards", soit à l'arrivée du télésiège du même nom, à 2'400 mètres d'altitude. La date de mise en chantier n'est pas définie. Elle sera envisagée *"suivant le résultat de la souscription et les disponibilités financières"*¹³⁴. La politique de réalisation étape par étape de TMN, empreinte de sagesse et de clairvoyance, a probablement défavorisé cette liaison directe, les possibilités financières de la société et les contraintes écologiques y ayant également fortement contribué.

déterminant pour la réussite de l'ensemble des réalisations". In: ATMN, Lettre de TMN en formation à la commune de Vernamiège, 13 janvier 1977, p. 2.

133. ATMN, Bulletin de souscription au capital social de départ, plan financier, 1977.

134. ATMN, Lettre de TMN en formation à la commune de Vernamiège, 13 janvier 1977, p. 1.

Néanmoins, les autorités communales ont toujours gardé l'espoir que cette liaison se réaliserait. Leur participation financière conséquente lors de la recapitalisation de la société en 1989-1990 l'atteste. En effet, si cette dernière consent à souscrire un montant de 150'000 francs au capital social de TMN, ce n'est pas par pure philanthropie, même si la solidarité des communes de la rive droite de la Borgne s'est manifestée à cette occasion. Vernamiège espérait beaucoup de la liaison des "Gouilles". Celle-ci aurait pu contribuer à revaloriser un village qui a vu la fermeture de ses classes à cause de l'exode de sa population, qui s'est intensifié au cours des années 1970-1980. En effet, Vernamiège comptait 234 habitants en 1970; seize ans plus tard, on n'en dénombre plus que 176¹³⁵. Cet exode rural important est la conséquence du déficit d'emplois sur place où il n'existe ni industrie, ni tourisme, ni activités de service. La population doit donc rechercher son gagne-pain en plaine. Dans un article publié en février 1988, M. Anselme Pannatier, ancien président de Vernamiège, ose une explication à la situation démographique de la commune, faisant du même coup son *mea culpa*: "*Nous avons agi sur le plan local, mais sans concertation suffisante avec nos voisins immédiats. Je pense, en effet, que les quatre communes situées sur ce même versant, à la même altitude, et qui partagent un semblable destin n'ont pas su, pas osé, ou pas voulu joindre leurs forces pour créer par exemple une vaste infrastructure touristique qui eût été salutaire*"¹³⁶. M. Pannatier touche ici le cœur du problème. Le manque de collaboration entre les communes aura été fatal à la réalisation d'un projet d'envergure supérieure. Nous ne pouvons qu'approuver ce point de vue. Malgré tout, jeter la pierre aux dirigeants des années 1970, date des premiers projets de remontées mécaniques impliquant les quatre communes¹³⁷, serait disproportionné. Ce qui a surtout manqué à l'époque, selon plusieurs avis recueillis dans la région, c'est, d'une part, l'esprit d'entreprise et, d'autre part, surtout les moyens financiers.

135. C.E.A.T: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble*, op. cit., p. 8.

136. PANNATIER Anselme: "Communautés en péril". In: *Profils valaisans*, février 1988, p. 18.

137. Les PV des réunions de la commission d'étude pour des remontées mécaniques (EPRM), liées à l'étude d'Electro-Watt qui englobe les quatre communes nous renseignent à ce sujet. Nous y reviendrons dans le chapitre consacré à Saint-Martin.

La crainte de prendre des risques, de même qu'une politique trop centrée sur les intérêts de chacune des communes et pas assez sur l'ensemble de la région ont conduit inéluctablement ces dernières à l'échec. L'étude du groupe de travail "Réussir ensemble" a bien tenté de trouver des solutions, mais le train du tourisme hivernal était déjà passé. En effet, le contexte des années 1980, avec une politique d'octroi de concessions de plus en plus restrictive de la part de la Confédération, et un pouvoir écologiste de plus en plus fort et déterminé, complique ou empêche certaines réalisations. Il n'est plus question de réactiver le projet des années 1970, l'heure étant à la préservation des valeurs écologiques et paysagères et au tourisme doux.

En outre, nous n'avons trouvé nulle part ce désir dans les archives de la société TMN. Le projet de télésiège "Les Gouilles-Les Planards" semble avoir été enterré, suite au versement de la contribution financière par la commune de Vernamiège. Nous n'avons pas la preuve de cela, mais force est de constater que l'installation de base envisagée par la suite vise, en lien avec la réalisation du téléski "La Combe", la commune de Mase, délaissant probablement pour longtemps celle de Vernamiège.

3.3.2. L'impact de Télé Mont-Noble pour la commune

Pour la commune, dont le président a toujours fait partie du conseil d'administration de la société, les retombées liées directement aux remontées mécaniques sont très faibles. En effet, aucune piste ne dessert le territoire communal et aucune installation n'y est implantée. Les skieurs journaliers, qui représentent la majeure partie de la clientèle de la station naxarde, ne traversent pas le village de Vernamiège, la route passant plusieurs centaines de mètres en contrebas. Pour cette raison, ils ne fréquentent pas les commerces de la commune qui vivent péniblement. De plus, les hôtes de la station de Nax boudent Vernamiège, les distractions y étant rares, principalement du fait de l'isolement du village qui ne possède aucun accès direct au domaine skiable.

Les répercussions positives de la présence d'une station de ski à proximité d'une petite commune existent néanmoins. Vernamiège a vu le nombre de résidences secondaires construites sur son sol augmenter sensiblement. Beaucoup de personnes y ont construit des chalets ces vingt dernières années, se situant, en voiture, à une dizaine de minutes des pistes. Finalement, si l'installation projetée aux "Gouilles" avait été construite, la durée du trajet n'aurait pas varié de beaucoup.

Les 250'000 francs, 100'000 lors de la création de la société en 1978 et 150'000 lors de sa recapitalisation onze ans plus tard, investis par la commune dans le capital social de TMN n'auront que peu rapporté directement à cette dernière, l'impact de TMN pour Vernamiège restant très faible. N'accueillant que peu de touristes, exceptés actuellement quelques colonies dans le bâtiment rénové de l'Inalp¹³⁸, Vernamiège est bien le parent pauvre des communes partenaires de TMN, même si sa situation démographique, principalement du fait de l'installation de retraités appréciant le calme, l'air pur et le soleil de l'endroit, s'est stabilisée depuis 1986¹³⁹.

La politique communale en matière d'octroi des permis de construire et l'acquisition de terrains à la suite du remembrement, *"la commune a mis en place un plan de remaniement portant sur 41'000 mètres carrés et s'est portée acquéreuse de 12'000 mètres carrés"*¹⁴⁰, ces derniers étant destinés à être vendus à des prix défiant toute concurrence, *"jusqu'à cinq fois inférieurs aux prix pratiqués dans d'autres villages"*¹⁴¹, visent à freiner l'exode. Mais cette initiative a surtout favorisé la construction de résidences secondaires, malgré un prix deux fois supérieur pour elles, n'apportant que peu de contribution à la vie sociale et à l'ambiance villageoise. Quelles solutions pour assurer l'avenir de Vernamiège? Anselme Pannatier nous

138. L'Inalp était à la base un lieu où des familles défavorisées pouvaient passer des vacances bon marché. Par la suite, elle a abrité des requérants d'asile. Détruite par un incendie, elle a été rénovée à la fin des années 1990.

139. Au 31 décembre 1999, Vernamiège comptait 170 habitants, soit six de moins que quatorze ans plus tôt. Le recul s'est donc stabilisé comparé à la période 1970-1986, où la population, en seize ans, avait passé de 234 à 176 habitants. Cf: *Le Valais en chiffres*, Banque cantonale du Valais, Sion, 2000, p. 24.

140. "Freiner l'exode" In: *Treize étoiles*, août 1993, pp. 40-41.

141. *Ibidem*, p. 41.

apporte un élément de réponse: "*L'essentiel consiste à créer, à procurer, à favoriser, pour les gens de la montagne, des occupations stables et intéressantes qui permettent aux jeunes surtout de vivre et de rester chez eux*"¹⁴². Vaste et ambitieux programme, ardu à concrétiser!

3.4. Sion: l'implication décisionnelle et financière

La commune de Sion joue un rôle important au sein de la société TMN. Deux des membres fondateurs de celle-ci font partie de son exécutif. M. Bernard Launaz, président du Conseil d'administration de la société TMN est également le président du Conseil général de la capitale valaisanne. Il occupera cette fonction durant treize ans, de 1976 à 1989¹⁴³. Cette double casquette politique, -il est aussi député-suppléant au Grand Conseil-, lui sera d'un très grand secours lors des batailles pour l'obtention des concessions et des autorisations de défrichements. En effet, M. Bernard Launaz connaît très bien M. Félix Caruzzo, conseiller national et président de Sion. TMN peut donc bénéficier d'un appui bienvenu à Berne, notamment pour donner le coup de pouce nécessaire afin de faire activer le traitement d'un dossier de recours, parfois égaré sous une pile de documents...

Un second membre du comité d'initiative de TMN est actif au sein de la commune de Sion et également député au Grand Conseil. Il s'agit de M. Emmanuel Chevrier, politiquement engagé au sein du parti démocrate-chrétien et patron d'une fiduciaire sédunoise. M. Chevrier restera membre du Conseil d'administration, et plus particulièrement du Comité de direction de TMN, jusqu'en 1991, date de sa démission suite à l'assainissement réussi de la société, auquel il a fortement contribué.

La commune de Sion possède donc indirectement un certain pouvoir décisionnel au sein de la société naxarde durant les années 1980, même s'il faut se méfier des apparences, les

142. PANNATIER Anselme: "Communautés en péril". In: *Profils valaisans, op. cit.*, p. 19.

143. PANNATIER Jean-Yves: "Bernard Launaz, le patron de Télé Mont-Noble SA". In: *Trait d'Union*, n°2, décembre 1992, p. 4.

individus impliqués semblant bien différencier leurs tâches politiques de leur mandat de gestionnaire de TMN. Néanmoins, la société de remontées mécaniques a profité, lors de son essor, de l'entregent, de l'expérience, des compétences et du dynamisme de ces deux personnalités rompues à la vie politique. Leurs relations d'amitié nombreuses, leurs connaissances du tissu économique régional et cantonal ont représenté des atouts non négligeables lors de la recherche de capitaux pour démarrer le projet ou lors de l'assainissement indispensable de la société en 1989-1990.

De plus, en tant que commune partenaire de la première heure, la commune de Sion possède une place au Conseil d'administration réservée à un membre de son exécutif. Mme Nicole Varone inaugure cette fonction représentative des intérêts communaux en 1981¹⁴⁴. Elle occupera celle-ci jusqu'en 1993, remplacée par M. Georges Joliat qui est encore en place actuellement. La commune de Sion, comme du reste les quatre autres communes partenaires, peut faire entendre son avis en tout temps sur les projets de la société, grâce à la présence active au sein de son organe décisionnel.

En plus de son implication dans la gestion de la société, la commune de Sion est engagée financièrement dans cette dernière. Sa contribution, en 1978, se monte à 150'000 francs, ce qui représente le second montant après Nax¹⁴⁵. Cet apport s'explique bien sûr par la présence de MM. Launaz et Chevrier au sein des deux entités, mais également par la volonté de soutenir un projet régional dont le potentiel paraît intéressant à l'époque. La commune de Sion est consciente de cela et sa contribution ne doit rien au hasard, même si elle est, à notre avis, du moins au vu du montant souscrit, fortement teintée de l'influence de MM. Launaz et Chevrier.

Lors de l'assainissement de la société, la commune de Sion fera à nouveau un geste conséquent en faveur de TMN. Elle lui accordera 200'000 francs¹⁴⁶, continuant ainsi sa

144. ATMN, Rapport de gestion 1981, p. 3.

145. ATMN, Détails de la souscription, septembre 1978.

146. ATMN, Détails de la souscription, février 1991.

politique de soutien envers une entreprise dont la vocation régionale semble s'affirmer de plus en plus, ses projets de liaison avec le val d'Anniviers et l'installation projetée en direction de la commune de Mase en témoignant.

4. Synthèse

Le rôle des communes aura été primordial dans le lancement, le financement et la gestion de TMN. Sans ce soutien important, à la fois politique et pécunier, et cet appui lors des batailles juridiques, la pérennité de la société aurait été encore plus fortement mise à l'épreuve. Nous pouvons l'affirmer sans détour, les communes ont été dès le départ, et restent encore actuellement les piliers principaux de TMN, société au sein de laquelle d'ambitieux promoteurs et spéculateurs ne se sont jamais mêlés. En 1978, les communes partenaires détiennent plus de la moitié du capital social, soit 820'000 francs sur 1'630'000 francs, 25'000 francs provenant d'autres communes de la région, notamment Hérémenche, Saint-Martin et Sierre. Douze ans plus tard, leur contribution se monte à 1'385'000 francs sur 2'950'000 francs, la participation plus conséquente des banques expliquant cette baisse de pourcentage¹⁴⁷. Leur soutien s'explique par la volonté de se greffer sur les installations existantes pour obtenir une part du gâteau touristique.

Sion joue un rôle un peu à part, n'étant pas directement concernée par cet essor. Malgré tout, elle apporte à TMN une contribution substantielle. La présence de MM. Bernard Launaz et Emmanuel Chevrier au sein des instances dirigeantes de cette dernière peut expliquer une des raisons de ce soutien; une autre semblant être le souhait de voir une nouvelle station d'hiver naître dans une vallée qui, sur ce plan, accuse un retard de plusieurs années, par rapport à sa voisine anniviarde. Une mise en perspective des deux vallées pourrait constituer un point de départ intéressant pour une recherche future, le val d'Anniviers n'ayant

147. ATMN, Détails des souscriptions, septembre 1978 et février 1991.

pas fait l'objet d'une analyse approfondie dans ce domaine. En effet, malgré un accès à la plaine bien plus difficile, Anniviers a su développer un tourisme hivernal de qualité, tout en conservant l'authenticité et la typicité de ses villages, Grimentz en est la meilleure illustration.

II. Saint-Martin: analyse d'un échec prévisible

La commune de Saint-Martin a raté le virage du tourisme hivernal. Les projets successifs élaborés par les promoteurs et les autorités ont connu, pour diverses raisons, des échecs à la mesure des espoirs placés en eux. Ce chapitre s'attachera à l'analyse de ces échecs, somme toute prévisibles, enregistrés par une commune de montagne qui avait misé sur un développement du tourisme hivernal pour créer des emplois sur place et éviter ainsi l'exode de sa population. En effet, Saint-Martin, malgré un bassin démographique plus important que les trois autres communes de la rive droite de la Borgne réunies¹, connaît un exode rural tout aussi marqué. Elle qui, en 1960, comptait encore 1'155 habitants, n'en dénombre plus que 1'023 vingt ans plus tard, alors que depuis le début du XXème siècle, sa population n'avait cessé de croître en moyenne de soixante unités par décennie². 1960 voit cette tendance s'inverser. Dès lors, la population de Saint-Martin ne cesse de diminuer, certes lentement, pour aboutir au chiffre de 978 en 2000³.

Ce constat préoccupe les autorités politiques qui cherchent des solutions face à cette érosion de la population et en particulier de la jeunesse. Y remédier passe obligatoirement par la création d'emplois sur sol communal et l'on ne voit à l'époque aucune alternative au développement de remontées mécaniques, les atouts naturels, -situation, ensoleillement, altitude-, étant les plus aisés à exploiter. En effet, les industries hésitent longuement avant de s'implanter en montagne. Les exemples de réussites non liées à l'exploitation hydroélectrique sont rares. Sodéco à Hérémente, qui emploie environ 150 ouvriers dès les années 1960⁴, et la

1. Saint-Martin compte en 1980, 1'023 habitants, contre 356 à Nax, 219 à Mase et 199 à Vernamiège. Ces trois communes réunies comptent 774 habitants. Cf: C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble*, op. cit., p. 8.

2. EVEQUOZ Jean-Yves: *Démographie et développement touristique*, op. cit., p. 192.

3. Banque Cantonale du Valais: *Le Valais en chiffres 2001*, op. cit., p. 24.

4. SEPPEY Narcisse: "L'économie du val d'Hérens". In: *Treize étoiles*, n°8, 1969, pp. 30-31.

fabrication de pièces d'horlogerie à Isérables, constituent des exceptions, la plupart des communes montagnardes, principalement pour des raisons géographiques, misant en priorité sur un essor touristique.

C'est l'option que choisira Saint-Martin, suivant l'exemple des stations voisines d'Evolène et de Nax, avec un résultat final sensiblement différent. Nous nous efforcerons, dans la première partie de ce dernier chapitre, d'analyser le projet lancé en 1980, en mettant en lumière l'attitude de la commune, les personnalités impliquées, la provenance du financement et le rôle de la population. La seconde partie évaluera les causes de l'échec, étayées par les archives du CIRM, conservées à la commune de Saint-Martin. Nous conclurons notre analyse par la description de l'orientation suivie depuis le refus de Berne d'accorder les concessions, orientation axée sur le concept de développement durable, dont Saint-Martin est une des pionnières en Valais. Mais avant cela, revenons à la gestation des projets liés au tourisme hivernal, élaborés dans les années 1960-1970.

1. La gestation d'un ambitieux projet touristique: "Grand Carré"

Idée lancée par le promoteur martignerain Rodolphe Tissières⁵, le projet touristique du "Grand Carré" propose de relier Nax, Evolène, Grimentz et Vercorin par des remontées mécaniques, donnant naissance à un vaste domaine skiable. Ce réseau engloberait les quatre communes de la rive droite de la Borgne, Evolène, en particulier la région de l'alpage du Cotter, au dessus de La Sage, et les deux stations du val d'Anniviers, Grimentz et Vercorin. Saint-Martin serait, de par sa situation géographique, le centre névralgique de ce projet pour le val d'Hérens. Lancée à la fin des années soixante, cette démarche ne dépassera pas le stade de la conception. Aucune procédure n'a été engagée, point de demande de concessions, ni

5. M. Rodolphe Tissières nourrissait l'ambitieux et utopique projet de relier toutes les vallées valaisannes par des remontées mécaniques. Il est à la base de la création de la station de Verbier, dont il sera, durant de longues

d'autorisation de construire. Cela pose des problèmes de sources. Nous n'avons pu mettre à jour aucun document écrit nous permettant une analyse en profondeur de cet ambitieux projet. Néanmoins, grâce à un entretien avec M. Placide Moix⁶, nous avons pu évaluer les causes de son abandon rapide.

L'obstacle principal, selon M. Placide Moix, a été celui des terrains. Pour qu'un promoteur puisse se lancer, il faut qu'il ait la possibilité d'acquérir des terrains à bon marché, pour implanter des constructions immobilières et des remontées mécaniques. Or, les habitants de la commune de Saint-Martin, possédant encore beaucoup de bétail à l'époque, ne désiraient pas se séparer de leurs propriétés, sous peine de devoir abandonner leur activité agricole. Ils ne furent pas d'accord de les céder à des promoteurs touristiques, sauf contre de fortes sommes d'argent, ce qui a freiné ces derniers.

En second lieu, le "Grand Carré" se heurte au problème de l'accès routier. Projetée à Prabé, replat situé à 1'950 mètres d'altitude, la station de départ nécessitait la construction d'une route de plusieurs kilomètres à travers la forêt, l'accès à l'alpage de Loveignoz se résumant à un sentier muletier. En outre, la région de Prabé ne possédait aucune infrastructure. Tout était à construire: les conduites pour amener l'eau potable, les écoulements pour les eaux usées, sans parler de l'installation électrique. Cela exigeait d'importants investissements que la commune de Saint-Martin ne pouvait prendre en charge, ses ressources financières étant trop limitées. L'absence de promoteurs fortunés, qui ont permis notamment le succès d'Anzère⁷, a donc fortement préterité la réalisation de cette idée qui aurait permis le développement touristique de la région, au moment du grand boum des remontées mécaniques en Valais, soit à la fin des années 1960.

Le projet du "Grand Carré" enterré, principalement du fait du manque de moyens financiers des communes concernées et du peu d'initiatives privées, les communes de la rive

années, le président du Conseil d'administration. Cf: FAVRE Gilberte: "Rodolphe Tissières: burlingueur et pionnier du tourisme valaisan". In: *Treize étoiles*, mai 1979, pp. 26-27.

6. M. Placide Moix est le président de Saint-Martin de 1973 à 1988. Il est membre du parti démocrate-chrétien.

7. Cette station n'aurait jamais vu le jour sans l'apport des investisseurs belges. Cf: RAPILLARD Fabrice, *op. cit.*

droite de la Borgne n'abandonnent pas leurs ambitions dans le secteur du tourisme hivernal. En 1973, elles mandatent le bureau d'ingénieurs sédunois Electro-Watt, dans le but d'étudier leur domaine skiable potentiel et de rechercher des synergies entre elles. Cette ambition aura de la peine à se concrétiser, chacune des communes tirant la couverture à soi pour bénéficier d'une installation de base la reliant au domaine skiable projeté. Cet esprit individualiste lié à des moyens financiers restreints, enterre cet ambitieux projet d'ouverture de tout le versant droit de la Borgne au tourisme hivernal. Dès lors, chacun fera cavalier seul, Nax et Saint-Martin lançant tour à tour leur projet, avec la vision régionale rejetée à l'arrière-plan et délaissant la rive droite de la Borgne au profit des stations existantes du val d'Anniviers, économiquement plus intéressantes.

2. Réactivation dans les années 1980

Les deux tentatives précédentes s'étant soldées par des échecs, principalement du fait de la démesure des projets, la population de Saint-Martin, emmenée par un comité directeur de treize membres⁸, décide, en 1980, de tenter une nouvelle fois l'aventure du tourisme hivernal. Le CIRM est constitué le 23 février 1980, dans le but de *"développer le tourisme sur le territoire de la commune de Saint-Martin, essentiellement les moyens de déplacements: remontées mécaniques, constructions environnantes et voies d'accès"*⁹. Cette relance d'un projet visant l'essor du tourisme hivernal est le fruit de la volonté conjointe de la Société de Développement (SD) de Saint-Martin, des autorités communales et de la société de remontées

8. Ces treize membres sont tous soit originaires de Saint-Martin, soit domiciliés dans la commune, à part M. Pierre de Chastonay, qui est le président de Sierre. Les douze restant sont: MM. Placide Moix, président de Saint-Martin et vice-président du CIRM, Gaston Chérix, président de la SD de Saint-Martin, Maurice Beytrison de Crans, Léon Rey de Sion, Emile Mayor de Saint-Martin, Roger Pralong de Sion, Daniel Pralong, Félix Rossier, Robert Gaspoz, Emile Rossier, Eugène Favre et Francis Pralong, tous domiciliés à Saint-Martin.

9. Archives du Comité d'Initiative pour les Remontées Mécaniques (ci-après ACIRM), Statuts du CIRM, Saint-Martin, article 2, approuvés par l'assemblée des membres fondateurs, le 18 octobre 1980.

mécaniques du Revers de Suen¹⁰. En novembre 1980, 110 membres ont adhéré à l'association, rapportant 72'000 francs destinés à financer les dépenses préliminaires. Ils seront 125 fin 1981, injectant une somme de 80'500 francs dans la société. En effet, chacun d'eux a contribué à la pérennité de cette dernière, par une mise de fonds comprise entre 500 et 1'000 francs¹¹.

Ces membres fondateurs sont tous domiciliés sur le territoire communal ou originaires de Saint-Martin. Il s'agit donc, de même que pour Nax, d'un développement endogène, adopté par des gens de l'endroit, désireux de créer des emplois sur place pour freiner l'exode rural. En effet, *"dans les communes demeurées surtout rurales, la part totale d'emplois sur place varie entre 31 et 56%, dans les communes touristiques ce sont les 71 à 98,9% de la population active qui y sont occupés"*¹².

La phase de réalisation prévoit deux étapes distinctes sises sur le territoire des deux alpages de Loveignoz et d'Eison. La première étape, de Granges Neuves au Pas de Loveignoz, comprend trois télésièges et un téléski:

1. Télésiège Granges Neuves - Plan Genevrec.
2. Télésiège Plan Genevrec - Plateau de la Tsa.
3. Télésiège la Tsa - Pas de Loveignoz.
4. Téléski la Tsa - Pas de Loveignoz.

La seconde phase, envisagée sur le territoire de l'alpage d'Eison, comprend également quatre installations, reliant La Crettaz d'Eison à la Pointe de Tsavolire:

1. Télésiège La Crettaz - La Raugea.
2. Télésiège La Raugea - Bellalurette.
3. Télésiège Bellalurette - Pointe de Tsavolire.
4. Téléski de Tsacommuna - Les Gouilles.

10. Deux téléskis, destinés avant tout aux débutants, se situent dans le secteur des mayens du Revers de Suen. Ils sont gérés par un propriétaire de chalet, M. Pierre Ebiner.

11. ACIRM, Rapport du président de la commission des finances, M. Léon Rey, Saint-Martin, 20 décembre 1980, p. 2.

12. BORNET Bernard: *Les rapports entre le tourisme et l'emploi, l'exemple valaisan*. 1975, p. 183.

A ces remontées mécaniques s'ajoutent deux restaurants d'altitude à Plan Genevrec et à La Raugea¹³.

Plusieurs variantes seront étudiées par le bureau d'études spécialisé Géo Bétrisey à Saint-Léonard. Nous ne reviendrons pas en détail sur ces dernières, qui proposent de partir de Tsijerache, de Granges Neuves, de Pra Vouarbot ou des Mayens d'Eison, avec, à chaque fois, un télésiège comme installation de base, une télécabine nécessitant un investissement trop conséquent. Il ressort de cette analyse que la variante partant de Granges Neuves est la plus réaliste et la plus rationnelle, son accessibilité étant aisée, la topographie des lieux se prêtant bien à l'aménagement de places de parc et la station amont (Plan Genevrec) se situant au pied du véritable domaine skiable exploitable de Saint-Martin¹⁴.

La variante Granges Neuves est préférée à celle des Mayens d'Eison car elle se trouve à proximité de la zone prévue dans le plan d'aménagement communal pour la construction de logements touristiques. En outre, cette option a l'avantage de ne toucher aucune aire privée, les terrains utilisés étant la propriété de la Bourgeoisie de Saint-Martin. Le 23 octobre 1981, soit tout juste une année après la constitution officielle de la société simple, le comité directeur du CIRM présente une demande de concessions pour la variante Granges Neuves. Subsiste un problème de taille, le défrichement indispensable de plusieurs milliers de mètres carrés de forêts pour réaliser cette installation de base, sans oublier la question de la piste de descente. Est-il opportun d'emprunter le tracé du chemin forestier existant? Nous traiterons de ces difficultés au sein du point 3.4. consacré aux controverses sur le plan écologique.

Néanmoins, les promoteurs de Saint-Martin décident de présenter leur dossier à Berne. Trois installations sont projetées:

1. Télésiège Granges Neuves - Plan Genevrec.
2. Télésiège Plan Genevrec - Loveignoz.

13. ACIRM, PV assemblée générale du 29 août 1980, présentation du projet de remontées mécaniques par M. Maurice Beytrison, président de la commission technique, p. 2.

14. ACIRM, Rapport intermédiaire Géo Bétrisey, mai 1981, p. 2.

3. Télési La Rauge, ce dernier entièrement sur le territoire de l'alpage de Loveignoz¹⁵.

Un mois plus tard, soit le 23 novembre 1981, l'OFT demande quelques précisions au CIRM que ce dernier doit ajouter au dossier des demandes de concessions. Cette requête est axée principalement sur l'importance économique de ces installations, sur le nombre de lits touristiques disponibles à Saint-Martin et leur taux d'occupation, de même que sur les installations de transport déjà en service dans la région¹⁶. Les responsables du CIRM fournissent les précisions désirées et attendent avec optimisme le verdict de l'OFT.

Ce dernier se profile dans une lettre datée du 12 mai 1982 qui nous apprend que *"la procédure sera assez longue, elle pourrait durer environ une année au minimum"*¹⁷. Cette première lettre n'augurant pas de bonnes nouvelles est suivie, trois mois plus tard, d'une seconde incitant encore moins à l'optimisme. En effet, en soulignant la concurrence avec les stations environnantes déjà existantes et le danger de surcapacité en résultant, l'OFT loge un premier plomb dans l'aile de l'essor touristique de la commune de Saint-Martin. Malgré tout, cette fois-ci, une procédure concrète est lancée. Saint-Martin la doit à plusieurs acteurs. C'est le rôle de ces derniers, des autorités communales à l'engouement populaire, que nous souhaitons mettre en exergue dans les points suivants.

2.1. Le rôle central de la commune et de la SD

Les premières à se mobiliser en vue de la réactivation d'un projet de tourisme hivernal, en 1980, sont les autorités communales, soucieuses de trouver une solution face à un exode rural devenant de plus en plus préoccupant. Selon le président M. Placide Moix, il faut œuvrer dans ce sens et mettre en avant les atouts naturels, un vaste domaine skiable, une région très

15. Pour la visualisation de cette première phase ainsi que des installations projetées entre Eison et la Pointe de Tsavolire, nous vous renvoyons à la carte topographique 1: 25'000 en annexe, concernant le domaine skiable de Saint-Martin.

16. ACIRM, Lettre de l'OFT au CIRM de Saint-Martin, 23 novembre 1981.

17. ACIRM, Lettre de l'OFT au CIRM de Saint-Martin, 12 mai 1982.

ensoleillée, pour que la commune de Saint-Martin continue de vivre pleinement¹⁸. L'objectif avoué consiste à agir pour les jeunes et les générations futures afin de leur procurer des sources de revenus sur place, et cela seul le tourisme semble à même de le réaliser, la situation géographique ne permettant pas l'implantation d'une grande industrie pourvoyeuse d'emplois. La commune s'investit humainement dans le comité directeur par le biais de M. Placide Moix qui en assume la vice-présidence. Ce dernier se charge d'approcher Me Pierre de Chastonay, président de Sierre et conseiller national démocrate-chrétien, qui en deviendra le président. La commune consentira également à un soutien financier important et à la mise à disposition des terrains nécessaires en temps voulu, si le projet reçoit l'aval des autorités fédérales.

La SD s'associe également sans réserve à ce projet de remontées mécaniques. Son président, M. Gaston Chérix, ayant constaté une certaine stagnation de l'évolution touristique, plus particulièrement en hiver, décide de promouvoir la création d'une société de remontées mécaniques pour améliorer le rendement de la saison hivernale. En effet, cette dernière ne représente, en 1979, que le 25% des nuitées de la commune, qui se montent à environ 40'000 pour l'année. Ce déséquilibre est induit principalement par l'absence d'infrastructures mécaniques et hôtelières¹⁹.

La SD désire œuvrer dans le sens d'un développement respectueux de l'environnement, gardant l'authenticité de la région et le caractère hérensard des constructions. *"Ce n'est ni par orgueil ni par jalousie que nous voulons rester maître chez nous, mais pour protéger tout ce paysage qui nous est cher. (...) Nous ne voulons pas des bâtiments de béton, des tours qui enlaidissent!"*²⁰ La SD s'engage dans cette voie, car elle souhaite que l'essor touristique de Saint-Martin se réalise par et pour ses habitants, rejoignant la conception des autorités communales. Saint-Martin possède, en 1979, 1'237 lits touristiques²¹. Le plan d'aménagement

18. ACIRM, PV de l'assemblée générale du CIRM, 29 août 1980, p. 6.

19. ACIRM, Rapport intermédiaire Géo Bétrisey, avril 1981, p. 6.

20. ACIRM, PV de l'assemblée générale du CIRM, 29 août 1980, p. 6. Intervention de M. Gaston Chérix.

21. Ces lits se répartissent comme suit: 32 lits en hôtel, 980 en chalets et 225 en résidences secondaires. In: ACIRM, Rapport intermédiaire Géo Bétrisey, avril 1981, p. 5.

prévoit d'augmenter cette capacité pour la porter à 6'500 dans quelques années, si les remontées mécaniques peuvent se développer comme envisagé. En outre, le plan d'aménagement communal a réservé des zones destinées à l'hébergement touristique, à proximité du départ projeté de l'installation de base, dans le secteur de Granges Neuves.

Nous pouvons constater que Saint-Martin a tout mis en œuvre pour que son projet d'essor touristique hivernal aboutisse à un succès. Malgré tout, quelques aspects négatifs auront finalement raison de cette nouvelle tentative et ce, malgré l'appui du conseiller national Pierre de Chastonay, dont les nombreuses requêtes n'auront pas trouvé grâce aux yeux des responsables de l'OFT.

2.2. L'apport de Me Pierre de Chastonay à la tête du CIRM

Me Pierre de Chastonay, avocat et notaire à Sierre, est approché au début du mois de mars 1980 par M. Placide Moix, président de Saint-Martin. Ce dernier désire *"avoir quelqu'un d'influent à Berne au sein du comité d'initiative"*²². Me de Chastonay, en tant que conseiller national valaisan, pourrait remplir cette tâche de représentation des intérêts du CIRM de Saint-Martin auprès des instances décisionnelles fédérales et de l'OFT en particulier, organe statuant sur l'octroi ou le refus des concessions de remontées mécaniques, sauf pour les téléskis qui, eux, relèvent de la compétence cantonale.

Me Pierre de Chastonay devient officiellement président du CIRM le 21 juin 1980. Il dit accepter avec plaisir et gratitude sa nouvelle fonction et assure les membres de son appui total pour la bonne marche de la société²³. Ses connaissances juridiques et des rouages de la machine administrative seront des atouts non négligeables, de même que ses relations politiques, lors des batailles pour l'octroi des concessions. Me Pierre de Chastonay a

22. Extrait de l'entretien avec M. Placide Moix, février 2003.

23. ACIRM, PV de la réunion du comité d'initiative, 21 juin 1980.

constamment essayé de faire progresser le dossier auprès des instances fédérales et cantonales, notamment par des lettres adressées directement aux services concernés pour s'enquérir de l'avancement des procédures. Les exemples sont multiples. Citons pour mémoire les 3 mai et 30 juillet 1982, lorsque, s'inquiétant de la lenteur de la prise de décision, Me de Chastonay écrit deux lettres à l'OFT afin de connaître son état d'avancement. De plus, lors des procédures de recours, il active ses contacts, écrivant notamment au conseiller fédéral Léon Schlumpf, chef du Département fédéral des Transports, de l'Energie et des Communications, pour solliciter une entrevue, le 30 septembre 1983²⁴. Défendant avec conviction et persévérance le projet de remontées mécaniques de Saint-Martin, Me de Chastonay assume parfaitement son rôle de président du CIRM.

Néanmoins, ses connaissances et ses relations bernoises ne suffiront pas à persuader les instances fédérales du bien-fondé de ce projet qui se heurte à diverses contraintes que nous vous dévoilerons en détail au sein du point 3 de ce chapitre. Auparavant, il nous a paru indispensable de souligner l'engouement populaire généré par cette tentative de développement du tourisme hivernal au sein d'une commune de montagne défavorisée sur les plans économiques et touristiques.

2.3. L'engouement populaire

Un sondage entrepris par la commission des finances du CIRM nous démontre la volonté de l'ensemble de la population de voir la réalisation d'un développement touristique de la commune de Saint-Martin. Le résultat de la souscription provisoire, lancée le 20 août 1980, est éloquent: 1'211'000 francs pourraient être récoltés, dont près d'un million provenant des habitants des villages de la commune²⁵. Cette analyse met en évidence quelques faits intéressants. Le nombre de souscripteurs est à peu près égal au nombre de familles vivant

24. ACIRM, Lettre de Me Pierre de Chastonay au conseiller fédéral Léon Schlumpf, 30 septembre 1983.

25. ACIRM, Rapport du président de la commission des finances, M. Léon Rey, 20 décembre 1980.

dans la commune. Elles sont aussi généreuses et bien réparties, concernent la population entière et surtout l'ensemble des villages, d'Eison à Praz-Jean et La Lurette, en passant par Trogne, Saint-Martin et Suen. Cela démontre la volonté des habitants de se créer des occasions de travail sur place, leur décision de sacrifier un peu d'argent pour atteindre ce but et surtout leur approbation de l'option adoptée par la commune, celle du tourisme hivernal. La grande majorité de la population adhère au projet, indépendamment des clivages politiques ou des querelles de clocher. La présence de 350 personnes à la première assemblée générale, ouverte à toute la population, le 29 août 1980²⁶, nous renseigne sur l'intérêt porté par cette dernière à un projet visant un développement à l'échelle plus réaliste que celui du "Grand Carré".

Le rapport de M. Géo Bétrisey fait mention de la création de 120 postes de travail, liés de près ou de loin au tourisme. Soixante personnes occuperaient un emploi directement touristique et nonante, une activité en lien avec ce dernier. De plus, cet essor touristique permettrait la création de trente postes à temps partiel. *"Cela revient à créer 120 emplois nouveaux à plein temps, pour assurer une diminution des mouvements pendulaires (émigrants quotidiens) et une baisse de l'émigration proprement dite"*²⁷. Ces emplois à temps partiel pourraient profiter à la main-d'œuvre féminine (métiers de l'hôtellerie, accueil, nettoyages...) et aux professions liées au secteur primaire qui y trouveraient un intéressant gain accessoire, durant une saison où le labeur est restreint. Un développement touristique profiterait également aux entreprises de génie civil de la région, pour autant que le travail leur soit confié. Il induirait également des retombées fiscales appréciables pour les finances communales. Toutes ces constatations et ces prévisions sont le fruit de l'analyse du bureau d'études Géo Bétrisey, mandaté par la commune de Saint-Martin. Bien sûr, la plupart de ces éléments sont exacts, mais peut-on sans autre comparer des stations d'hiver, développées

26. ACIRM, PV de l'assemblée générale du CIRM, 29 août 1980, p. 1.

27. ACIRM, Rapport intermédiaire Géo Bétrisey, mai 1981, p. 36.

quinze ou vingt ans auparavant avec une station en devenir où tout reste à construire? Le coût des infrastructures n'est-il pas plus élevé et les investissements à consentir plus importants?

La population manifeste un soutien quasi inconditionnel à ce projet qui, selon elle, représente la clé de son avenir humain et économique. Elle approuve quasi unanimement cet élan fédérateur, dont l'impulsion a été donnée par les autorités communales et l'organe de développement touristique de Saint-Martin. Le soutien financier manifesté en est la meilleure des preuves. Un maigre foyer d'opposition, plus pour des questions procédurières que par souci de bloquer le projet, se manifeste en novembre 1981. En effet, le 25 novembre 1981, deux consorts de l'alpage de Loveignoz écrivent une lettre à l'OFT et à l'OFF pour leur signifier que l'assemblée n'a pas ratifié la décision prise par le comité de mettre à disposition quatre hectares pour le reboisement compensatoire. *"Nous vous demandons en conséquence de considérer l'autorisation actuelle comme non valable, et de ne pas statuer avant d'avoir une décision favorable de notre consortage qui respecte les formes légales"*²⁸.

Cela sera effectif le 12 décembre 1981, suite au vote des consorts qui plébiscitent cette mise à disposition de terrains à plus de 91% (297,5 voix contre 28)²⁹. Il s'agit d'une nouvelle marque de soutien pour les initiateurs du projet de remontées mécaniques qui entrevoient, à ce moment-là, l'avenir avec optimisme.

2.4. Un soutien financier acquis

Le plan financier proposé par le CIRM lors de la première demande de concessions, le 23 octobre 1981, prévoit des fonds propres estimés à trois millions de francs et des fonds étrangers sous forme de crédits LIM de la Confédération et du Canton de 1,5 million de francs³⁰. Ces 4,5 millions de francs suffiraient à couvrir les investissements nécessaires à la

28. ACIRM, Lettre de MM. Oscar Quinodoz et Emile Mayor (1922) à l'OFF et l'OFT, 25 novembre 1981.

29. ACIRM, Résultats du dépouillement du vote des consorts de l'alpage de Loveignoz, 12 décembre 1981.

30. ACIRM, PV de l'assemblée des membres fondateurs du CIRM, 7 novembre 1981, p. 2.

réalisation de la première étape. 1'140'000 francs sont promis par des souscripteurs privés le 20 décembre 1980 et cette somme est susceptible d'augmenter si le CIRM, à la suite de l'octroi des concessions, prend contact avec les habitants des communes environnantes. Le CIRM pourrait également bénéficier de l'appui financier de sociétés locales ou régionales, qui ne se sont pas manifestées pour l'instant, sans parler d'un crédit bancaire qui n'a pas été envisagé jusqu'alors. Ces sources de financement permettraient d'atteindre les trois millions de fonds propres nécessaires à la première étape de construction.

L'aspect financier semble donc ne poser aucun problème, les gens de Saint-Martin soutenant ce développement de façon substantielle. Cela encourage les promoteurs à aller de l'avant et à tout mettre en œuvre pour le mener à terme. En effet, *"ce serait trahir la population entière que de renoncer au projet à la suite de difficultés qu'on pourrait rencontrer"*³¹.

La commune accorde également son soutien économique, en plus de son engagement politique en faveur du projet. Elle prend en charge l'aménagement des voies d'accès, notamment la route d'évitement du village de Suen et celle reliant Trogne à Granges Neuves. Elle réserve, au sein de son plan d'aménagement, les terrains suffisants pour les constructions immobilières destinées aux futurs hôtes, dans la région de Granges Neuves. Pour ce qui concerne la contribution financière directe, la commune, principale instigatrice du projet, sera à même d'y investir, au moment opportun, les capitaux indispensables à sa réalisation. Elle reste, dans un premier temps, volontairement en retrait sur le plan financier, afin de favoriser l'engagement de particuliers et d'entreprises dans une telle société qui, à moyen terme, devra être économiquement rentable et ne pas se reposer sur les finances publiques. On peut y voir une preuve de sagesse et de prudence de la part des autorités communales.

Un soutien financier acquis, l'appui des pouvoirs politiques communaux et de la SD, un engagement populaire sans retenue, toutes les conditions endogènes semblent réunies en

31. ACIRM, Rapport du président de la commission des finances, M. Léon Rey, Saint-Martin, 20 décembre 1980, p. 2.

faveur de la réussite de ce projet que tous, à Saint-Martin, souhaitent mener à terme. Malgré tout, cette nouvelle tentative d'essor touristique se soldera par un échec cuisant, chaque demande essuyant un refus de la part des autorités fédérales. Cerner les raisons de cet échec et en expliciter les causes constituera notre réflexion au sein du point 3 de ce chapitre, consacré à l'essor touristique contrecarré de la commune de Saint-Martin.

3. Les raisons d'un échec

Pourquoi un tel projet mettant en valeur une région défavorisée sur le plan économique³² et démographique s'est-il heurté au refus des instances fédérales? Nous avons pu mettre en évidence, sur la base des documents consultés, quatre raisons principales expliquant l'échec de cette tentative. Tout d'abord, un démarrage trop tardif a préterité dès le départ les chances de succès. Les années 1980 se caractérisent en Suisse, et en Valais en particulier, par une politique d'octroi de concessions de plus en plus restrictive. En effet, aucune nouvelle station hivernale n'a vu le jour depuis 1981 et Télé Evolène. Un démarrage plus précoce, durant les années 1960 par exemple, aurait eu plus de chance de connaître une issue favorable, le val d'Hérens n'étant alors que très peu développé sur le plan des remontées mécaniques.

Le manque d'infrastructures touristiques, un nombre de lits très restreints pour une commune d'environ mille habitants (moins de 1'500 lits en 1981), la présence d'un seul établissement hôtelier pour l'ensemble de la commune, le Pas de Lona à Eison, ont également hypothéqué les chances de réussite de ce projet. Mais ce sont surtout deux autres raisons qui ont été mises en avant par les instances fédérales pour justifier leur décision. La proximité géographique de Nax et d'Evolène, deux jeunes stations qui connaissaient des difficultés

32. L'économie locale est dans l'impossibilité de fournir des postes de travail à une grande partie de la population active. En 1982, seul 148 postes de travail ont été recensés par le Bureau fédéral de la Statistique (BFS), sur le

financières³³, de même que les atteintes au paysage et à la nature provoquées par l'indispensable défrichement de trois hectares et demi de forêts, ont enterré définitivement le projet qui ne fut pas jugé viable par l'OFT. Ces considérations surpassent les rôles de création d'emplois et de frein à l'exode démographique qu'aurait pu jouer le développement proposé.

3.1. Un démarrage tardif

Même si cette constatation n'est nulle part explicite, le démarrage tardif du projet d'essor touristique hivernal de Saint-Martin aura prétérité son succès. En effet, la concurrence des stations voisines d'Evolène et de Nax et les dangers de surcapacité invoqués par l'OFT dans sa lettre du 30 novembre 1982³⁴ portent un coup évident à un projet qui, quelques années plus tôt, aurait probablement connu le succès. Saint-Martin a trop attendu pour emprunter la voie devenue sinueuse du tourisme hivernal. Elle s'est lancée au plus mauvais moment, moins de deux ans après la décision du Conseil fédéral, ratifiée en 1978, d'adopter une nouvelle ordonnance plus restrictive en matière d'octroi de concessions pour de nouvelles remontées mécaniques. De plus, la construction très récente d'infrastructures comparables sur le territoire des communes voisines de Nax et d'Evolène, Nax - Mont-Noble en 1979 et Lana - La Meina, à Evolène, en 1981, engendrent une situation de concurrence extrême, voire de saturation aux yeux de l'OFT³⁵. Un démarrage plus précoce aurait sans doute modifié cette perspective défavorable.

En outre, un essor plus ancien aurait peut-être permis d'éviter les problèmes liés aux défrichements, les associations protectrices de l'environnement étant moins actives dans les

territoire communal, alors que la population active se monte à 407 habitants. Cf: ACIRM, Lettre de la commune de Saint-Martin au conseiller fédéral Léon Schlumpf, 23 septembre 1983, p. 2.

33. Pour de plus amples détails sur les stations précitées, nous renvoyons le lecteur aux chapitres précédents de notre recherche.

34. ACIRM, Lettre de l'OFT au CIRM de Saint-Martin, 30 novembre 1982.

35. *Ibidem*, p. 3.

années 1960 que vingt ans plus tard... C'est évident, il aurait fallu développer le tourisme hivernal plus rapidement pour connaître le succès. Alors pourquoi ne pas l'avoir réalisé plus tôt? Nous ne reviendrons pas sur cet aspect que nous avons analysé au sein du point 1 de ce chapitre, consacré au "Grand Carré". Si, à l'époque, un projet moins idéaliste et de taille raisonnable, comparable à celui du CIRM avait été présenté, il aurait eu plus de chance de réussir. Evidemment, ce ne sont que des suppositions fondées sur l'essor de stations semblables, notamment dans le val d'Anniviers. Par ailleurs, le refus de l'OFT peut se justifier, car le Valais et la région hérensarde en particulier, est déjà fort bien équipé en moyens de remontées mécaniques.

Néanmoins, les promoteurs du CIRM décident de persister dans cette voie et de tenter de contrer un à un les arguments de l'OFT, car ils n'entrevoient aucune autre possibilité de développement pour la région de Saint-Martin. La première mesure envisagée est d'obtenir l'appui de TMN, afin d'établir "*que notre projet ne fait pas de concurrence aux sociétés voisines mais est un argument de complémentarité*"³⁶. Nous constatons la résurgence d'une vision régionale que les initiatives précédentes avaient soulignée. Cette collaboration peut s'effectuer, mais il faut, pour cela, que les dirigeants de TMN changent d'optique et soient d'accord de se lier avec Saint-Martin, en abandonnant ainsi la liaison directe à travers l'Ar du Tsan au profit d'une autre variante passant par l'alpage de Mase et le vallon de Réchy. Cette idée, développée par M. Maurice Beytrison dans l'un de ses nombreux rapports, a un double inconvénient. Elle oblige les skieurs à emprunter des secteurs exposés au danger d'avalanches³⁷ et touche le vallon de Réchy que les milieux protecteurs de la nature cherchent à préserver. M. Beytrison désire mettre en valeur toute la rive droite de la Borgne par

36. ACIRM, PV de l'assemblée du Comité directeur du CIRM, 22 août 1983.

37. Le secteur d'Arpetta sur le territoire des alpages réunis de Mase est de ceux-là. Cf. C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne, Réussir ensemble*, op. cit., p. 91.

*l'aménagement "d'un remarquable domaine skiable vaste et ensoleillé, ce qui aurait un réel attrait touristique pour toute la région de Nax, Vernamiège, Mase et Saint-Martin"*³⁸.

Ces projets resteront au stade de l'étude, car leur réalisation est subordonnée à celle de la première étape de construction du CIRM, au départ de Granges Neuves. En effet, la liaison avec Nax n'est envisagée qu'en seconde étape, sans oublier celle avec Grimentz... Un démarrage trop tardif, à une période où le tourisme hivernal commence à stagner, aura entraîné l'échec de cet essor.

3.2. Le manque d'infrastructures touristiques

La commune de Saint-Martin n'a pas de tradition touristique datant de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle comme sa voisine Evolène. L'essor hôtelier de la "Belle Epoque" n'a pas touché les hameaux de la commune de Saint-Martin, comme du reste ceux de ses voisines de la rive droite de la Borgne. Pourquoi cet état de fait? Tout d'abord, la rive droite ne dispose pas d'un accès routier avant les années 1930. Seul un chemin muletier la relie à la plaine et il faut plusieurs heures pour accomplir le trajet. Cela ne favorise pas l'arrivée de touristes qui voient en Evolène un lieu de séjour plus facile d'accès.

Un second argument ne plaide pas en faveur de Saint-Martin. Il s'agit de l'absence de sommets de plus de 4'000 mètres sur son territoire. Saint-Martin ne possède aucune montagne ayant l'attrait et le prestige de la Dent Blanche, du Pigne d'Arolla, des Veisivi ou du Mont Collon. Les alpinistes ne s'y rendent pas, faute de sommets de renom à escalader. Comme ces derniers représentent la grande majorité de la clientèle des stations d'altitude durant le XIX^{ème} siècle et la première moitié du XX^{ème}, la rive droite de la Borgne reste en marge de cette première phase de développement touristique qui favorise la construction d'hôtels et de chalets pour celles qui en bénéficient. Cette absence de tradition peut expliquer le manque

38. ACIRM, Rapport de M. Maurice Beytrison, président de la commission technique du CIRM, 25 septembre 1983.

d'initiatives privées des habitants de la région qui n'osent pas investir car ils n'ont aucune certitude, aucune base sur laquelle se reposer.

Le manque d'infrastructures touristiques constaté par l'OFT dans les années 1980³⁹ prend sa source dans cette absence d'une tradition d'accueil qui, notamment au sein des stations du haut val d'Hérens, est ancrée depuis plusieurs générations. Evidemment, l'exemple des stations intégrées de Thyon 2000 ou d'Anzère semble contredire cet argument. Elles aussi n'avaient aucune tradition touristique et ont démarré à partir de rien. La différence de taille avec Saint-Martin et Nax, c'est l'apport financier décisif de promoteurs étrangers qui ont permis leur construction rapide. Les villages de la rive droite de la Borgne n'en ont pas bénéficié, souhaitant avant tout impliquer leur propre population dans cette aventure touristique et se méfiant d'éventuels spéculateurs venus d'ailleurs. La frilosité des investisseurs locaux potentiels, additionnée au manque de moyens des collectivités publiques et à l'absence de capitaux étrangers, expliquent un développement infrastructurel très modeste dans le secteur touristique.

En effet, l'équipement touristique local n'est pas suffisant pour garantir un trafic important de skieurs. En 1978-1979, Saint-Martin ne possède que 1'237 lits touristiques disséminés dans les différents hameaux de la commune, 32 seulement dans l'hôtellerie, concentrés sur un seul établissement, le Pas de Lona à Eison, 980 en chalets et 225 en résidences secondaires⁴⁰, que les propriétaires rechignent souvent à mettre à disposition, l'exemple de Nax étant particulièrement flagrant à ce sujet. Certes, les vastes zones de construction réservées dans le plan d'aménagement local permettront d'accroître de façon substantielle les capacités d'hébergement touristique, mais ces constructions sont subordonnées à la réalisation des remontées mécaniques. L'une et l'autre sont indissociables, car il ne servirait à rien de favoriser la construction de logements touristiques en cas de refus des concessions pour les remontées mécaniques.

39. ACIRM, Lettre de l'OFT au CIRM, 30 novembre 1982, p. 3.

40. ACIRM, Rapport provisoire Géo Bétrisey, avril 1981, p. 5.

Selon un rapport sur le développement de la région de Sion, la capacité d'hébergement de la commune se monte à 5'500 lits touristiques⁴¹. Les perspectives de croissance, d'ici 1995, prévoient d'atteindre une offre de 1'700 lits, soit 100 lits d'hôtels, 1'500 de chalets et d'appartements et 100 lits d'équipement collectif⁴², chiffres prévus sans le projet de domaine skiable. En effet, la réalisation de ce dernier permettra de dépasser ces prévisions dans un proche avenir, l'activité touristique pouvant s'étendre et s'équilibrer sur deux saisons, ce qui est indispensable à sa rentabilité, particulièrement en région de montagne⁴³. Le problème est que ces infrastructures devront être construites parallèlement à l'essor du domaine skiable et que leur financement n'est pas assuré. Par ailleurs, il faut du temps pour que ces logements soient opérationnels et les entreprises locales risquent de se voir privées de ces travaux pour des questions de délais à respecter. Le manque d'infrastructures existantes, principalement dans le domaine hôtelier, est le second élément qui prêterite l'essor hivernal de la station de Saint-Martin, après son démarrage tardif.

3.3. Le veto écologiste

Le veto écologiste se manifeste exclusivement par le biais de la LVPN. Nous n'avons décelé aucune mention d'autres groupements dans les archives à notre disposition, WWF inclus. Le 15 juin 1981, la LVPN adresse une première lettre au CIRM. Elle y mentionne la grande valeur paysagère, botanique et zoologique de la rive droite de la Borgne, principalement la région des alpages d'Eison et de Loveignoz. Des espèces végétales rares, comme la gentiane alpine, y sont recensées, de même que des milieux marécageux à la flore sensible. En ce qui concerne les animaux, ce sont surtout les oiseaux qui sont les plus fragiles

41. BETRISEY Géo: *Conception de développement de la région de Sion*, op. cit., p. 293.

42. *Ibidem*, p. 315.

43. Le Valais réalise 50% de ses nuitées touristiques en hiver, Thyon, le 62% et Saint-Martin seulement le 25%. Cf: ACIRM, Rapport provisoire Géo Bétrisey, avril 1981, p. 6.

et dignes de protection, notamment *"le tétras-lyre, la perdrix bartavelle, le lagopède, le merle de roche, le crabe, l'autour..."*⁴⁴. Cette première correspondance souligne le soin et l'attention très grands que devront porter les promoteurs du CIRM à l'égard des valeurs naturelles et paysagères. La LVPN, consciente de la nécessité économique d'un tel développement pour la commune de Saint-Martin, ne s'oppose pas au principe de cet aménagement. Elle désire seulement que les surfaces de grandes valeurs soient préservées. Les membres du CIRM sont d'accord avec ce principe, *"conscients des impératifs posés par une sauvegarde aussi étendue que possible du site et des valeurs naturelles de toute la région appelée au développement touristique prévu"*⁴⁵.

Une seconde correspondance, le 19 octobre 1981, précise les engagements que le CIRM devrait prendre pour satisfaire aux exigences de la LVPN. Ne jamais installer de remontées mécaniques dans le vallon de Réchy, délimiter clairement les pistes de ski envisagées, ne pas aménager de routes de chantier en dehors de celles existantes, interdire certaines zones à la pratique du ski sauvage... Voilà quelques-unes des demandes de la LVPN qui, si ces dernières sont respectées, apportera son soutien au projet. Il est curieux qu'aucune de ces deux lettres ne fassent mention du défrichement de plusieurs hectares, indispensable à la construction du télésiège Granges Neuves - Plan Genevrec et à l'amélioration de la piste de descente existante. La LVPN désirait probablement en priorité la sauvegarde de la zone de pelouse alpine sise au-dessus de la limite de la forêt. En outre, la mise à l'enquête publique n'intervenant que le 23 octobre 1981⁴⁶, la LVPN a peut-être évité de manifester son opposition avant cette date, préférant la négociation et la recherche d'un compromis à même de satisfaire les deux parties.

La procédure engagée, l'attitude de la LVPN change du tout au tout. Le 18 janvier 1983, elle rédige une lettre à l'attention du Département de l'Economie publique du canton du

44. ACIRM, Lettre de la LVPN au CIRM, 15 juin 1981, p. 2.

45. ACIRM, Lettre du CIRM à la LVPN, 17 décembre 1981.

46. ACIRM, Demandes de concessions pour les télésièges Granges Neuves - Plan Genevrec et Plan Genevrec - La Rauge, ainsi que pour le téléski La Rauge, 23 octobre 1981.

Valais. Ce document démontre sa ferme opposition au plan de déboisement, présentant la piste de descente existante comme *"une clairière provisoire due à des coupes de bois"*⁴⁷. Cette vision est immédiatement contestée par les promoteurs du CIRM qui, se basant sur des PV du Conseil communal de Saint-Martin, apportent la preuve que cette piste a été réalisée à la demande du ski club La Maya. Ce dernier se verra accorder l'autorisation d'ouvrir une clairière dans la forêt bourgeoisiale au revers de Suen, pour l'aménagement d'une piste de ski affectée à la descente de Plan Seppey au Tsijerache, en date du 30 septembre 1961⁴⁸.

La LVPN souligne que les aménagements pour rendre praticable cette piste de ski seraient plus conséquents que ceux prévus dans le projet. De plus, le tracé du télésiège Granges neuves - Plan Genevrec passe à travers une forêt compacte. L'emprise totale pour les infrastructures nécessaires à la première étape se monterait à *"34'210 mètres carrés de forêts, dont 14'400 mètres carrés pour le tracé de l'installation, 11'810 mètres carrés pour l'élargissement des pistes et 8'000 mètres carrés pour les places de parc"*⁴⁹. Ces tranchées, de même que les remontées mécaniques prévues dans la partie supérieure, nuiraient au paysage, sans parler de l'équilibre naturel. *"L'aménagement proposé et ceux prévus dans un avenir plus ou moins proche signifieraient la perte d'un paysage naturel intact d'une valeur inestimable"*⁵⁰. Evidemment, les observations de la LVPN sont défendables. Un développement de cette envergure dans une zone vierge de toute atteinte ne peut que porter préjudice à un site abritant une faune et une flore riches et variées. Mais les promoteurs du CIRM sont en droit de se demander s'ils ne sont pas en train de "payer pour les autres", les atteintes à la nature n'étant pas plus conséquentes à Saint-Martin que dans d'autres stations helvétiques... A notre avis, ces questions environnementales n'ont représenté qu'une partie des causes du refus des instances fédérales. Ce qui a fait pencher la balance, c'est la viabilité

47. ACIRM, Lettre de la LVPN au Département de l'Economie publique du canton du Valais, 18 janvier 1983.

48. ACIRM, Lettre du CIRM au Département de l'Economie publique du canton du Valais, 16 février 1983.

49. ACIRM, Prise de position de la LVPN, dossier Berne - CIRM, 13 février 1984, p. 5.

50. *Ibidem*, p. 4.

économique précaire de ce projet, constat se basant sur les résultats d'exploitation des stations voisines de Nax et d'Evolène, en activité depuis peu.

3.4. La proximité géographique de Nax et d'Evolène

Le village de Saint-Martin se situe à mi-chemin entre les deux jeunes stations hivernales de Nax et d'Evolène. Quinze à vingt minutes de voiture suffisent pour rallier les champs de ski de l'une ou l'autre d'entre elles. L'OFT met en exergue la situation financière préoccupante des sociétés TMN et Télé Evolène SA⁵¹ qui sont, au début des années 1980, encore dans la phase de démarrage. Ces entreprises *"méritent d'être protégées efficacement contre la concurrence, du moins pendant la période initiale, délicate du point de vue économique. La concurrence qui serait exercée à l'endroit de ces installations par les remontées mécaniques prévues à Saint-Martin doit être qualifiée de considérable, du moins aussi longtemps que les deux entreprises précitées n'arrivent pas à couvrir leurs dépenses annuelles et à amortir suffisamment leurs investissements"*⁵². De plus, TMN dans son *"calcul des utilisateurs potentiels et du nombre de lits"*, avait pris en considération la région de Saint-Martin⁵³. Etant donné qu'au cours de la seconde année d'exploitation le télésiège "La Dzorniva" n'a enregistré que le 26% du trafic prévu avant sa réalisation⁵⁴, cela en dit long sur les perspectives du marché et donc sur la viabilité d'une station d'hiver à Saint-Martin. Ayant pris connaissance de la situation économique de ces deux sociétés au sein des chapitres précédents, nous ne pouvons objectivement qu'approuver la décision de l'OFT.

Néanmoins, les promoteurs du CIRM continuent à croire en leurs chances et font le forcing pour que leur recours soit accepté. La liaison avec Evolène étant géographiquement

51. Pour de plus amples précisions, nous vous renvoyons aux chapitres précédents qui traitent largement de ces problèmes financiers.

52. ACIRM, Lettre de l'OFT au CIRM, 30 novembre 1982, p. 4.

53. ATMN, Lettre de TMN à l'OFT, 23 janvier 1984.

54. ACIRM, Lettre de l'OFT au CIRM, 30 novembre 1982, p. 3.

irréalisable, le domaine skiable du Pic d'Artsinol se situant sur la rive gauche de la Borgne, Saint-Martin approche sa voisine naxarde. Les administrateurs de TMN ne sont pas opposés à une collaboration avec Saint-Martin⁵⁵, même s'ils ont plutôt tendance à se tourner vers Grimentz et Vercorin, stations économiquement plus attractives, car déjà en activité depuis plusieurs décennies. En outre, Saint-Martin ne fait pas partie des communes partenaires de TMN, *"celle-ci ayant renoncé par lettre du 9 avril 1977, désirant assurer seule son développement"*⁵⁶.

Cela hypothèque ses chances de collaboration avec la société de remontées mécaniques naxarde qui ne se sent pas redevable envers elle, même si la commune de Saint-Martin possède pour 10'000 francs d'actions de TMN. L'incertitude règne. TMN désire activer son extension vers le val d'Anniviers principalement pour améliorer ses résultats d'exploitation et donc sa situation économique. Dans cette optique, une collaboration avec le CIRM n'est pas indispensable, même si, dans la perspective du regroupement des forces de la rive droite de la Borgne, en vue de donner à chaque commune une chance de subsister, elle serait souhaitable. En fin de compte, la coopération régionale ne pourra se concrétiser entièrement, suite au refus des instances fédérales d'octroyer les concessions nécessaires à la première phase de construction des remontées mécaniques projetées par le CIRM. En effet, malgré des visions locales, une entrevue à Berne, le 4 novembre 1983, et le soutien des autorités cantonales⁵⁷, l'OFT refuse les demandes des promoteurs de Saint-Martin, suivant les arguments invoqués dans sa lettre du 30 novembre 1982, faisant office de rapport provisoire.

La question de la concurrence avec TMN et Télé Evolène est particulièrement mise en évidence, même si ces deux sociétés *"ne se sont pas prononcées contre l'octroi de concessions pour les installations projetées"*⁵⁸. Le CIRM fera recours contre cette décision, le

55. ATMN, PV de la réunion entre le CIRM et TMN, 24 février 1983.

56. ATMN, Lettre de TMN à L'Office fédéral de la Justice, 3 septembre 1984, p. 2.

57. ACIRM, Lettre de la décision de l'OFT du refus d'octroi des concessions, 1er février 1984, p. 9.

58. *Ibidem*, p. 6.

27 février 1984, auprès du Conseil fédéral. Ce dernier le déboutera, le 18 mars 1985, invoquant toujours les mêmes arguments de non-viabilité économique du projet, due à la faiblesse de la demande pour les petites et nouvelles régions équipées et à la concurrence envers TMN SA qui *"se débat dans des difficultés financières toujours plus graves"*⁵⁹. Il est vrai qu'après quatre exercices, ses pertes cumulées se montent à plus de 350'000 francs⁶⁰ et que sa fréquentation n'atteint pas les prévisions escomptées.

Néanmoins, le Département des transports, des communications et de l'énergie examinera une nouvelle demande redimensionnée, *"si l'évolution de la demande permet une exploitation rentable des installations de transport touristique de Nax et Evolène et si elle rend vraisemblable une fréquentation suffisante du domaine skiable qui serait aménagé à Saint-Martin"*⁶¹. La porte n'est donc pas totalement fermée pour les promoteurs du CIRM, mais le Département repousse une éventuelle acceptation à plusieurs années, voire décennies. Durant ce laps de temps, la commune de Saint-Martin risque de perdre beaucoup d'énergie, de motivation et d'argent pour maintenir un projet qui n'a aucune assurance d'être accepté un jour. En outre, il est plus que probable que la population, enthousiasmée par ce projet en 1980, le soit beaucoup moins dix ans plus tard et que, en cas de trop longue attente, l'exode ait vu sa progression continuer, voire s'amplifier.

Toute tentative n'est pas abandonnée pour autant et les membres fondateurs du CIRM gardent le secret espoir de voir leur projet se concrétiser. L'association sera maintenue durant cinq ans, une nouvelle commission technique étant nommée, afin de poursuivre les contacts auprès des sociétés voisines. De décembre 1986 à avril 1988, les communes de la rive droite de la Borgne, TMN, les associations écologistes et l'Etat du Valais réfléchissent au sein du groupe de travail *"Réussir ensemble"*⁶². Les discussions et le rapport final ne font pas mention du CIRM et de ses projets, même si certaines variantes d'expansion du domaine skiable de

59. ACIRM, Refus du recours du CIRM par le Conseil fédéral, 18 mars 1985, p. 9.

60. ATMN, Lettre de TMN à l'OFJ, 3 septembre 1984, p. 2.

61. ACIRM, Refus du recours du CIRM par le Conseil fédéral, 18 mars 1985, p. 10.

62. Pour des détails sur le travail de ce groupe nous vous renvoyons au point 2.2.4. du chapitre consacré à Nax.

TMN vont dans le sens d'une liaison avec Saint-Martin, passant par les alpages de Mase. Ces variantes, jugées trop coûteuses, le but de TMN étant avant tout de se lier aux stations existantes du val d'Anniviers, et une liaison de base vers Saint-Martin n'étant de loin pas assurée suite au refus du Conseil fédéral du 18 mars 1985, principalement pour des raisons économiques, écologiques et paysagères, seront rapidement rangées aux oubliettes.

Par ailleurs, la situation économique ne s'améliorant pas pour les stations de Nax et Evolène et la politique en matière d'octroi de concessions persistant dans sa sévérité, aucune démarche concrète n'est réalisée par la nouvelle commission technique du CIRM durant cinq ans. Aucune ouverture ne s'étant présentée, l'assemblée des membres fondateurs prononce *"la dissolution pure et simple de l'association constituée en son temps, son but devenant impossible à réaliser"*⁶³.

Nous ne pouvons, après cette réflexion et au vu de la situation économique actuelle des stations comparables, qu'approuver la décision du refus de l'octroi des concessions, accueillie comme un couperet à l'époque. En effet, TMN à Nax n'a survécu que grâce à un assainissement financier conséquent au tournant des années 1990 et à la générosité des banques et des communes partenaires. Quant à Télé Evolène, sans la reprise de ses activités par l'autorité communale, elle aurait connu la faillite après quelques années d'exploitation seulement. Le destin de Saint-Martin aura été tout autre, même si les possibilités de travail sur place et la situation démographique n'ont pas connu d'amélioration. En effet, la commune n'a pas eu besoin d'investir dans ce projet et a pu, en partie grâce à cela, se consacrer à un développement durable et harmonieux centré sur le respect et le maintien des valeurs naturelles et paysagères, qui fait sa force et constitue sa carte de visite à l'heure actuelle. Cette option lui a permis d'obtenir des subventions fédérales pour la rénovation de chalets d'alpage, de hameaux désaffectés ou de projets liant agriculture et tourisme doux. C'est cette orientation que nous voulons vous présenter afin de clore ce dernier chapitre.

4. Vers un développement durable et harmonieux

Déçue mais pas abattue par le refus de ses projets de tourisme hivernal, la commune de Saint-Martin cherche tout de suite un nouveau défi à la fin des années 1980. Séduite dans un premier temps par les sirènes du thermalisme, avec la société Sanmartina qui projette de créer une maison de cure à Saint-Martin avec "*de l'eau de source captée à la limite inférieure des forêts au sommet des mayens*"⁶⁴, et un second projet fondé sur l'exploitation, en collaboration avec les communes d'Hérémence et de Sion, des sources d'eau chaude de Combioula, pour les transporter jusqu'à la capitale, site prévu pour le centre thermal, la commune prendra rapidement un nouveau virage. En effet, malgré le soutien des autorités politiques, ces projets ne se réaliseront pas, car les investisseurs privés potentiels ont bloqué leur argent au dernier moment, craignant la concurrence des stations thermales des environs: Saillon, Loèche-les-Bains et Ovronnaz. Mais étaient-ils vraiment fiables et prêts à s'engager pour un projet d'une telle envergure⁶⁵?

Ce nouveau revers consommé, la commune de Saint-Martin revient, au début des années 1990, à des options plus raisonnables. Laissant de côté les grands projets nécessitant de nombreuses infrastructures coûteuses et à l'impact environnemental important, elle s'oriente vers un développement harmonieux, centré sur le respect et la mise en valeur de son patrimoine. Le développement durable est né; Saint-Martin, habituellement à la traîne, fait cette fois-ci office de pionnière en Valais. Mars 1995 voit la mise en place de la Convention alpine entre l'Union européenne et les Etats alpins. Saint-Martin fait partie des 27 communes choisies parmi les 1'200 que compte l'arc alpin, disposées à "*s'orienter vers un développement*

63. ACIRM, PV de l'assemblée générale finale du CIRM, 7 septembre 1990.

64. PANNATIER Jean-Yves: "Saint-Martin et les eaux miraculeuses". In: *Vision SIS*, n°92, 1989, p. 12.

65. Les investissements prévus atteignaient 25 millions de francs. Le centre d'exploitation et de traitement devait coûter 8,3 millions, les logements prévus 12,5 millions. Il était donc indispensable de bénéficier du soutien de promoteurs extérieurs à la commune. Cf: C.E.A.T.: *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble: un défi à relever!*, op. cit., p. 122.

durable respectueux de l'environnement et à échanger leurs premières expériences"⁶⁶. Ce réseau est connu sous le nom d' "Alliance dans les Alpes" et s'est étendu depuis⁶⁷.

Parmi les domaines d'action du réseau des communes "Alliance dans les Alpes", la commune de Saint-Martin a choisi de regrouper agriculture et tourisme, dans la perspective *"de développer un tourisme intégré respectant les valeurs culturelles et le patrimoine de la région"*⁶⁸. Les objectifs recherchés sont récurrents: maintenir la région viable en freinant l'exode de la population et en maintenant, voire en augmentant les activités sur place. Le combat se poursuit, seules les stratégies ont changé. Point d'ambitions démesurées en effet, mais un appui sur ce qui fait la force de Saint-Martin: son authenticité et son patrimoine naturel et culturel qui sont néanmoins à revaloriser.

Pour cela, Saint-Martin se repose sur un développement durable par paliers, situés de 900 à 3'000 mètres d'altitude. Ces paliers sont au nombre de six et sont reliés par le chemin didactique "Maurice Zermatten" qui *"se veut une véritable colonne vertébrale reliant et animant les différents projets de développement"*⁶⁹, en plus de guider les touristes, d'une étape à l'autre, au gré de leurs envies. Le premier palier est constitué par les hameaux d'Ossona et de Gréféric, à 900 mètres d'altitude. Abandonnés depuis les années 1950-1960⁷⁰, ces deux hameaux comptent environ quarante bâtiments que les pouvoirs politiques communaux, qui ont racheté toutes les propriétés avec l'aide de subventions, désirent restaurer, conserver et revitaliser par la promotion d'un tourisme doux lié à une agriculture extensive faisant revivre les anciennes cultures spécifiques de ce plateau au climat exceptionnel (céréales, fruits, vigne, plantes médicinales...). Ce projet est en bonne voie de concrétisation actuellement et

66. Commune de Saint-Martin: *Saint-Martin au cœur de la nature, projet de développement durable*. Saint-Martin, avril 1998, p. 2.

67. A la base, ce réseau est formé de 27 communes-pilotes choisies dans les pays de l'arc alpin, c'est-à-dire la France, l'Italie, l'Allemagne, la Slovénie, l'Autriche et la Suisse, disposées à orienter leur politique vers un développement durable. Pour de plus amples informations, nous vous renvoyons au site Internet de l'association: www.alpenallianz.org.

68. Commune de Saint-Martin: *Saint-Martin au cœur de la nature, op. cit.*, avril 1998, p. 2.

69. *Ibidem*, p. 5.

permettrait de créer plusieurs emplois en lien avec l'exploitation agricole et touristique de ce plateau qui restera inaccessible aux véhicules motorisés.

Le second palier se compose des villages de la commune situés entre 1'000 et 1'650 mètres d'altitude. Le but premier y est la conservation du patrimoine architectural et le redimensionnement de la zone à bâtir, en vue de favoriser le maintien d'une population jeune et active sur le territoire communal. Le hameau de Baule, au-dessus du village de Saint-Martin, à 1'600 mètres d'altitude, constitue le troisième palier de ce projet de développement durable à l'échelle communale. La sauvegarde de sa typologie et du caractère architectural de la douzaine de bâtiments le composant en vue de sa mise en valeur touristique, constitue le principal objectif. Le quatrième palier comprend toute la zone des mayens, située en bordure des forêts, aux alentours de 1'700-1'800 mètres d'altitude. Les objectifs sont d'en préserver les caractéristiques locales en sauvegardant leur typologie. Le rôle des propriétaires est ici primordial, car ce sont eux qui sont les garants de la conservation des valeurs spécifiques de cette zone.

Les deux derniers paliers sont les deux paliers les plus aboutis actuellement. Le hameau de L'A Vieille, situé sur un replat de l'alpage d'Eison, à 2'400 mètres d'altitude, a été entièrement restauré. Les vingt chottes d'alpage, propriétés des consorts qui y mettaient leur bétail⁷¹, ont conservé leur caractère originel. Le seul bémol à l'actif de l'aménagement de L'A Vieille est que seule une minorité des gîtes ruraux ainsi créés sont mis en location, les propriétaires préférant en disposer eux-mêmes. Cela ne favorise pas l'essor touristique espéré par les pouvoirs politiques communaux à la base. Le sixième et dernier palier, la cabane des Becs de Bosson, située à 2'985 mètres d'altitude, joue parfaitement ce rôle. Ses cinquante places accueillent randonneurs et touristes depuis Noël 1997⁷². D'un accès relativement aisé

70. EVEQUOZ Francine: "Une forme de migration: l'abandon". In: *Valais d'émigration*. Sion, Editions des Musées cantonaux du Valais, 1991, pp. 213-225.

71. Ce dernier loge aujourd'hui dans la nouvelle étable communautaire, inaugurée en 1994.

72. Commune de Saint-Martin: *Saint-Martin au cœur de la nature, projet de développement durable*. Avril 1998, p. 2.

été comme hiver, la cabane des Becs de Bosson s'inscrit très bien dans l'optique communale de tourisme doux, favorisant la marche et le ski de randonnée.

Il est encore trop tôt pour mesurer les effets de la politique de développement durable amorcée par Saint-Martin durant les années 1990. A l'heure actuelle, peu d'emplois ont été créés en lien direct avec ces réalisations. A part le poste de gardien de la cabane des Becs de Bosson et le travail fourni aux entreprises locales pour sa construction et la rénovation des chottes de l'alpage de L'A Vieille, les retombées économiques sont assez faibles, du moins pour l'instant. En effet, la commune fonde de grands espoirs sur la réalisation de l'aménagement du plateau d'Ossona qui pourrait générer plusieurs emplois durables. Par contre, sur le plan environnemental, cette politique a déjà porté ses fruits. Les objectifs de conservation et de revitalisation du paysage traditionnel, culturel et social ont été atteints, notamment pour les villages et le hameau de L'A Vieille, même si ce souci doit rester constamment présent dans l'esprit de chacun.

Mais le plus grand succès généré par ce développement par paliers et l'adhésion précoce au réseau "Alliance dans les Alpes" est la publicité que Saint-Martin s'est offerte, lui permettant d'obtenir des subventions fédérales, cantonales et privées, pour la réalisation de projets respectueux des valeurs naturelles et paysagères. Les adeptes du tourisme doux étant de plus en plus nombreux dans notre XXIème siècle inondé de contraintes de toutes sortes, Saint-Martin a peut-être cette fois-ci trouvé le créneau qui lui permettra de subsister économiquement et démographiquement. Cela, seul l'avenir nous le dira...

Conclusion

Façonné par une tradition agricole pluriséculaire, le val d'Hérens a dû affronter plusieurs tournants dans son histoire récente. La vie rude, rythmée par les travaux de la terre, a connu ses premières perturbations avec l'arrivée du tourisme à Evolène au milieu du XIX^{ème} siècle. Favorisée par la construction d'un accès routier en 1862, cette activité, réservée à une clientèle aisée en provenance d'Angleterre et d'Allemagne, a ouvert de nouvelles perspectives à une population fortement ancrée dans ses traditions. L'essor du tourisme a permis aux Evolénards de se découvrir de nouvelles vocations. Hôtelier, guide de montagne, commerçant et transporteur sont quelques-uns des métiers en lien direct avec l'activité touristique estivale, qui se développa dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Complément de l'agriculture qui restait prépondérante, cette ouverture touristique fut un premier pas vers la modernité.

Le tournant amorcé par l'activité touristique de la "Belle Epoque" sera négocié avec la construction des deux barrages de la Dixence dans le val des Dix. Cette gigantesque épopée technique et humaine achève d'ancrer le val d'Hérens dans l'ère moderne. Ses habitants passent du statut de paysan à celui d'ouvrier-paysan, puis d'ouvrier. L'agriculture amorce son déclin, les grands chantiers, dans un premier temps, permettront d'y faire face. L'achèvement de ces derniers au milieu des années 1960 confronte les Hérensards à un défi de taille: quelle activité prôner pour créer des emplois et ainsi fixer la population dans la vallée?

Le tourisme hivernal s'est imposé naturellement dans le haut val d'Hérens, région où la tradition touristique est présente, contrairement à la rive droite de la Borgne, depuis le XIX^{ème} siècle. Le développement d'Arolla, né de la volonté concertée des hôteliers, en est le meilleur exemple. Station pionnière du val d'Hérens, Arolla a su rester raisonnable pour subsister, en misant été comme hiver, sur la tradition de la haute montagne. La région de "Sur les Rocs" a choisi de s'orienter vers un tourisme doux, sa situation géographique, en

particulier son ensoleillement, ne favorisant pas un essor touristique d'envergure. Saint-Martin a suivi une voie parallèle, l'échec du développement des remontées mécaniques dans les années 1980, imputable notamment à un démarrage trop tardif et à la proximité géographique de Nax et d'Evolène, ayant finalement permis un développement durable et harmonieux qui, à long terme, portera ses fruits. Le refus des concessions fédérales en 1985 aura été une aubaine pour Saint-Martin, lui permettant de favoriser ce tourisme doux qui représente sa carte de visite actuelle.

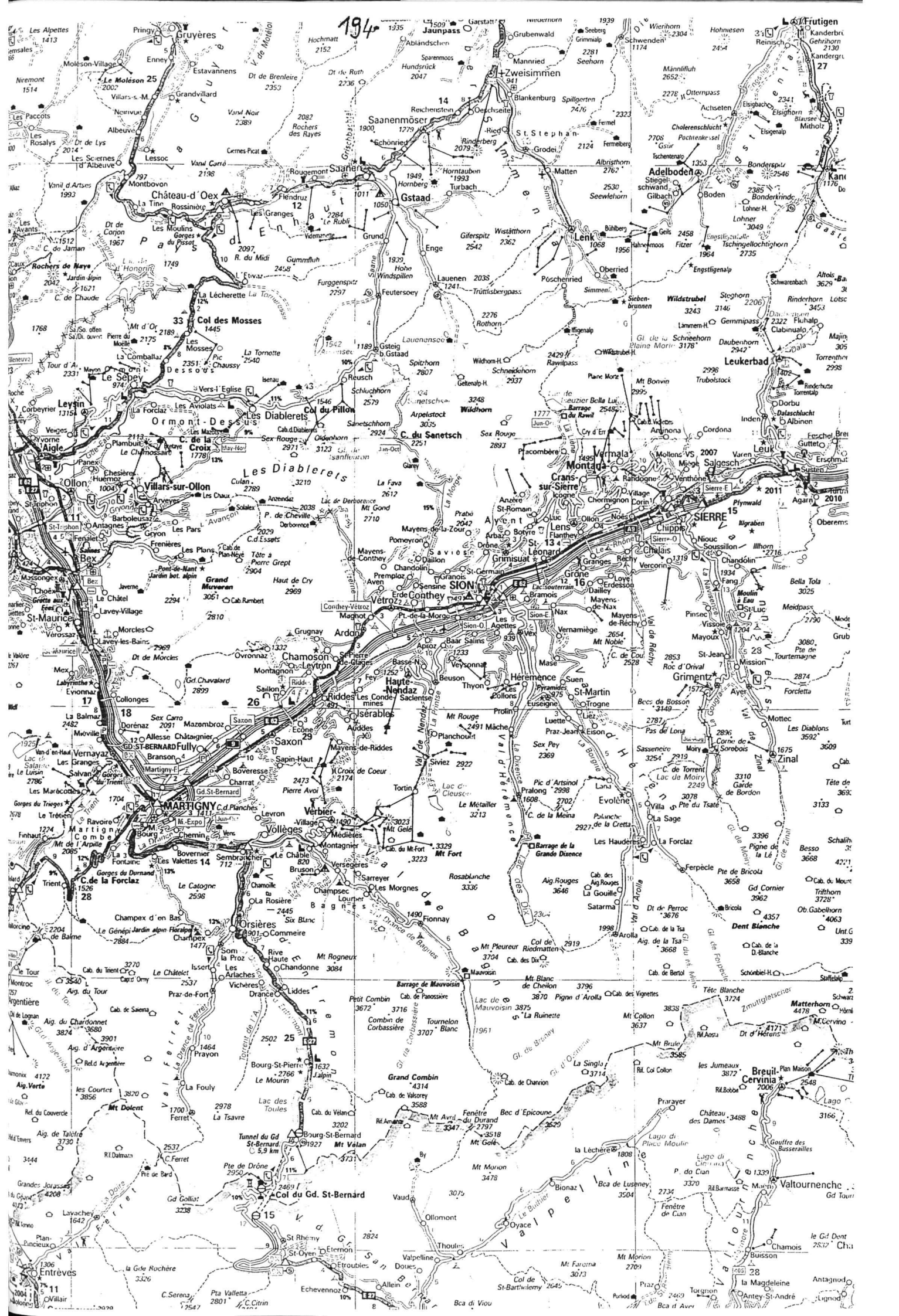
Evolène et Nax, stations aux domaines skiables de taille comparable, ont connu des problèmes similaires. Une expansion contrariée pour des raisons écologiques et des soucis financiers ont émaillé l'histoire des deux plus récentes stations d'hiver valaisannes. En outre, un manque d'infrastructures d'accueil, principalement hôtelières, a freiné leur essor. L'appui d'investisseurs extérieurs, les communes voisines, pour Télé Mont-Noble, et Télé Thyon, pour Télé Evolène, a permis à ces deux sociétés d'éviter la faillite à la fin des années 1980. Toutes deux ont également pu compter sur l'appui des autorités politiques et communales, qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour assurer leur pérennité. Il est vrai que leur survie économique en dépendait fortement, sans parler de l'érosion démographique qui menace les communes de montagne restées en marge de l'essor touristique. Les exemples de Mase et Vernamiège pour le val d'Hérens sont particulièrement éloquents.

Alors quel avenir pour les sociétés de remontées mécaniques hérensardes? Leur petite taille et leur station de départ à moins de 1'500 mètres d'altitude, sauf pour Arolla qui se situe à 2'000 mètres, les vouent-elles à un échec programmé? Cela dépendra de plusieurs facteurs dont la météo et la conjoncture économique. Mais en mettant en place des offres de plus en plus diversifiées et axées sur deux saisons voire plus, en collaborant étroitement entre elles et en échangeant des idées, elles pourront, chacune avec leurs spécificités propres, assurer leur viabilité et, avec celle-ci, celle de communes dont le tourisme est la ressource principale. Fidéliser les hôtes suisses et étrangers, se démarquer de la concurrence, proposer des activités variées et adaptées à tout un chacun, voilà quelques-uns des défis à relever pour les

communes hérensardes. En misant sur la qualité de l'accueil et les richesses naturelles, le val d'Hérens peut assurer son futur et celui de ses habitants, qui peuvent garder confiance en l'avenir.

Annexes

1. Situation du val d'Hérens en Suisse. Extrait de la carte Hallwag 1:303'000, 2003.
2. Les 163 communes du Valais et leur chef-lieu. Carte simplifiée du canton du Valais. In: COSINSCHI Micheline: *Le Valais. Cartoscopie d'un espace régional*. Lausanne, Payot, 1994, p.45.
3. La population résidente des communes du val d'Hérens de 1930 à 2000.
4. Infographie du domaine skiable des Fontanesses, Arolla.
5. Carte 1:25'000 du domaine skiable d'Arolla.
6. Infographie du domaine skiable de La Forclaz - La Sage.
7. Carte 1:25'000 du domaine skiable de La Forclaz - La Sage et des anciens téléskis d'Evolène.
8. Infographie du domaine skiable d'Evolène.
9. Carte 1:25'000 du domaine skiable d'Evolène.
10. Infographie du domaine skiable de Télé Mont-Noble, Nax.
11. Carte 1:25'000 du domaine skiable de Télé Mont-Noble, Nax.
12. Carte 1:25'000 du domaine skiable projeté de Saint-Martin. Cf: ACIRM: Projet du président de la Commission technique, M. Maurice Beytrison, 2 septembre 1981.
13. Carte 1:25'000 du domaine skiable projeté de Saint-Martin, des installations existantes de Télé Mont-Noble et des liaisons possibles. Cf: ACIRM: Projet du président de la Commission technique, M. Maurice Beytrison, 24 août 1984.
14. Liste des abréviations.



Les 163 communes et leur chef-lieu

— limite des communes
• chef-lieu communal



Abréviation	Nom de la commune
Balt.	Baltschieder
Chermig.	Chermignon
Chip.	Chippis
Egg.	Eggerberg
Fe.	Feschel
Gopp.	Goppisberg
Grim.	Grimisuat
Gut.	Guttet
Mart.	Martisberg
Mö.	Mörel
Mü.	Mühlebach (Enklave)
Mühl.	Mühlebach
Mün.	Münster (Enklave)
Niederw.	Niederwald
St-L.	St-Luc (enclave)
St-Léo.	St-Léonard
Stein.	Steinhaus
Unt.	Unterems
Vent.	Venthône
Vey.	Veyras

ANNEXE 3. La population résidente des communes du val d'Hérens de 1930 à 2000.

Année	1930	1941	1950	1960	1970	1977	1980	1986	1990	2000
Nax	537	552	516	471	375	405	356	386	393	407
Vernamiège	293	314	330	277	234	213	199	176	179	164
Mase	337	360	347	278	236	240	219	236	220	216
Saint-Martin	1070	1128	1141	1155	1120	1175	1023	970	899	978
Evolène	1193	1280	1315	1786	1403	1524	1453	1456	1471	1559
Hérémente	1736	1572	1648	1868	1484	1500	1315	1208	1168	1315
Vex	901	870	855	799	742	828	829	929	1064	1318

Domaine skiable d'Arolla



Symboles et difficultés des pistes

——— Difficiles/Schwer	——— Moyennes/Mittelschwer	——— Faciles/Leicht
Pistes avec neige artificielle	——— Moyennes/Mittelschwer	——— Faciles/Leicht
----- Itinéraires à ski non contrôlés et non balisés/Nicht kontrollierte und nicht abgesteckte Skirouten		
+++ Skilifts	⌘ Ski de fond/Langlaufpisten	⊕ Poste de secours

Au cœur de l'une des plus prestigieuses vallées des Alpes.

Entre 2000 et 3000 mètres.

Située au centre de l'incomparable haute-route valaisanne

Listes des téléskis

1) Fontanesses 1	2067 m	4) Guitza	610 m
2) Fontanesses 2	710 m	Torrent	173 m
3) Fontanesses 3	1770 m	5) Remointze	650 m

Domaine skiable d'Evolène



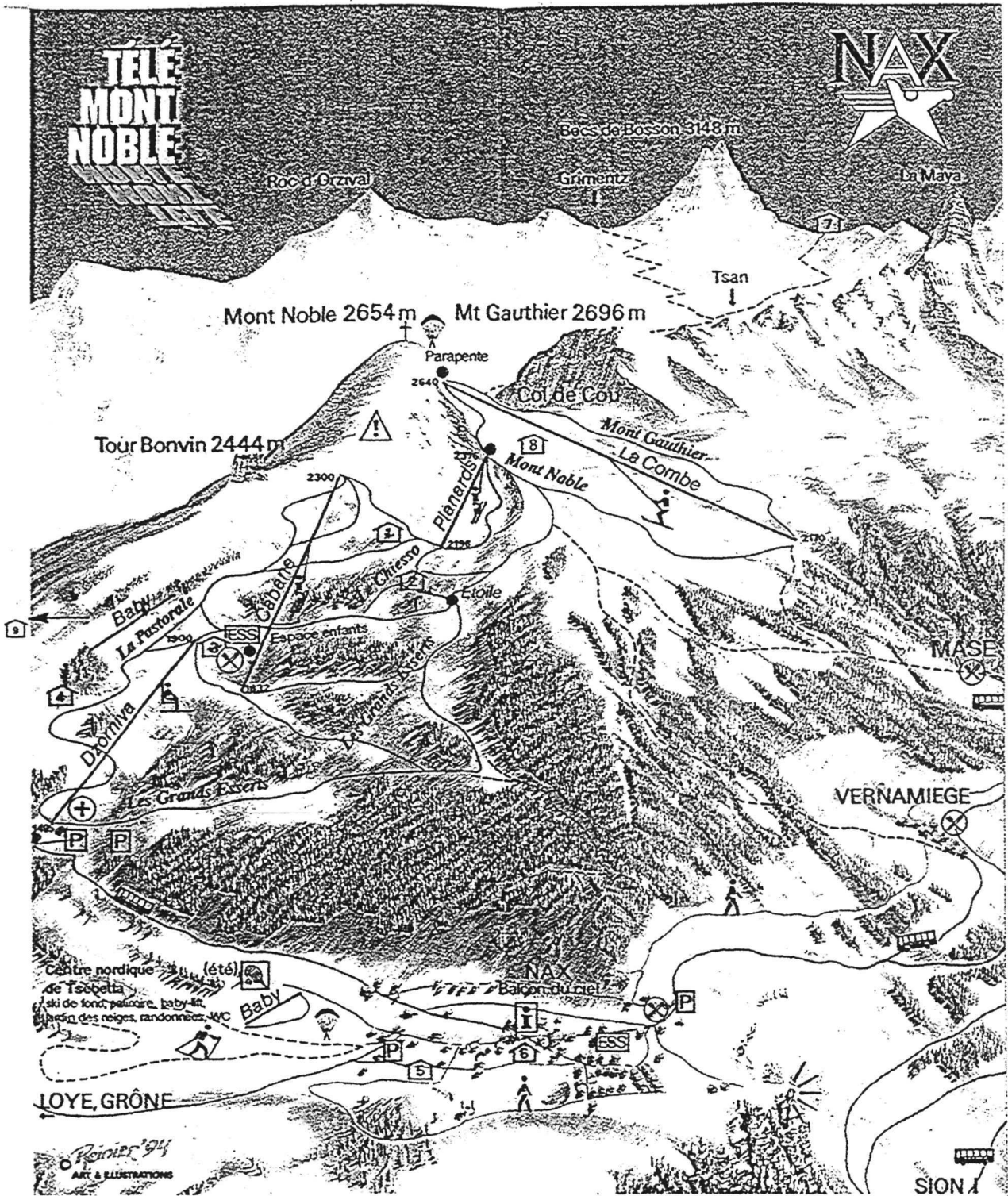
Symboles et difficultés des pistes

— Difficiles/Schwer	— Moyennes/Mittelschwer	— Faciles/Leicht
Pistes avec neige artificielle	— Moyennes/Mittelschwer	— Faciles/Leicht
----- Itinéraires à ski non contrôlés et non balisés/Nicht kontrollierte und nicht abgesteckte Skirouten		
— Skilifts	— Ski de fond/Langlaupisten	— Piste de luge/Schlittenbahn
		— Poste de secours

Listes des installations

- | | |
|-------------------------------|-----------------|
| 1 Lannaz Baby I | 5 La Nouva |
| 2 Lannaz Baby II | 6 Le Mont Rouge |
| 3 Télésiège Lana - Chemeuille | 7 Les Arpillés |
| 4 Baby des Etables | |
- Service de bus selon la saison et les horaires officiels

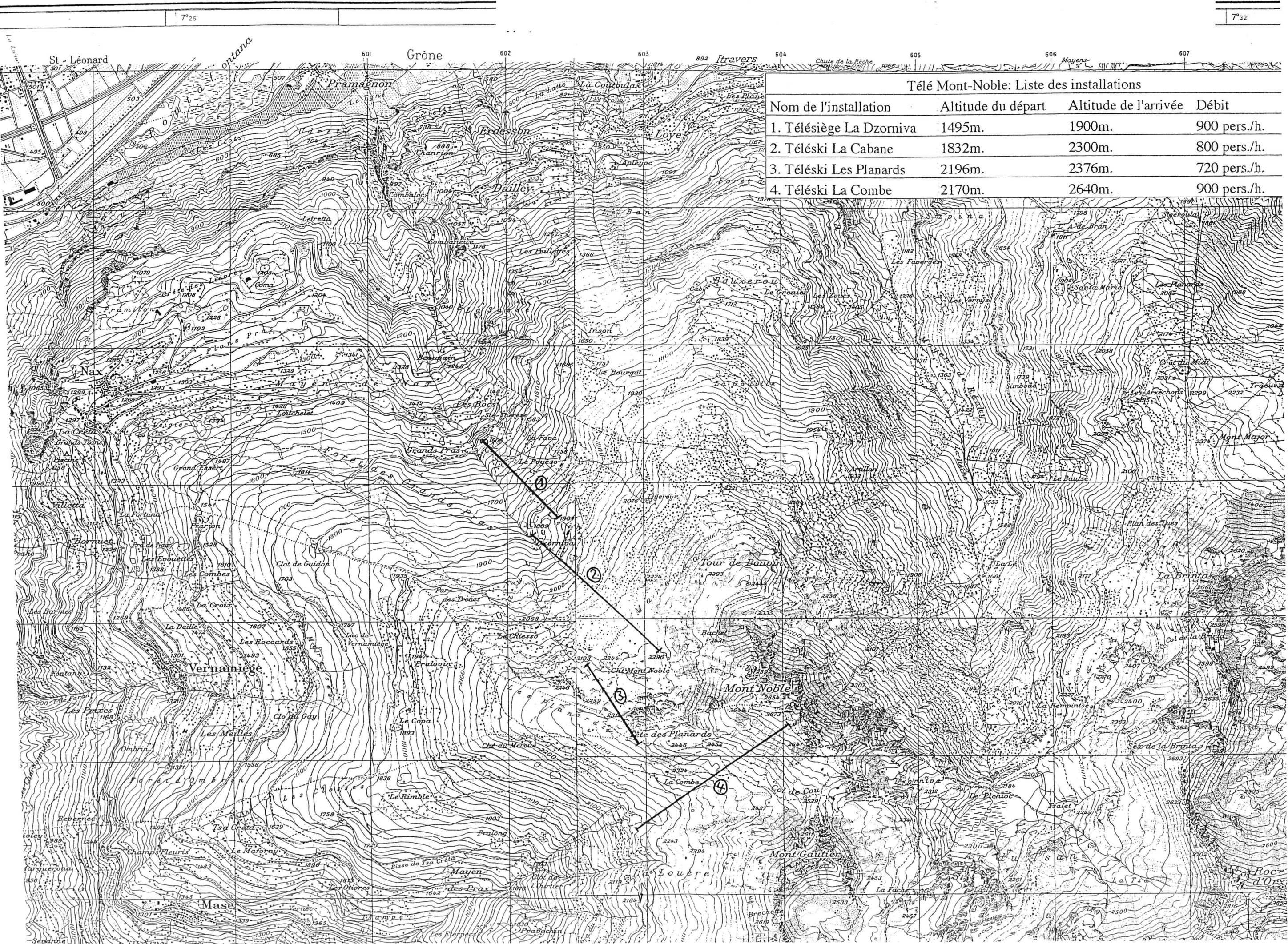
- ☐ Buvette
- ☒ Restaurant
- ☒ Jardin de ski
- ☒ Ecole de parapente
- ☒ Snowboard
- ☒ Caisse principale



Télé-Mont-Noble SA
CP 36 - CH-1973 Nax

Tél. +41 27 203 17 38
Fax +41 27 203 91 15

E-mail: tele@naxmontnoble.ch
Internet: www.naxmontnoble.ch



Télé Mont-Noble: Liste des installations

Nom de l'installation	Altitude du départ	Altitude de l'arrivée	Débit
1. Télésiège La Dzorniva	1495m.	1900m.	900 pers./h.
2. Télésiège La Cabane	1832m.	2300m.	800 pers./h.
3. Télésiège Les Planards	2196m.	2376m.	720 pers./h.
4. Télésiège La Combe	2170m.	2640m.	900 pers./h.

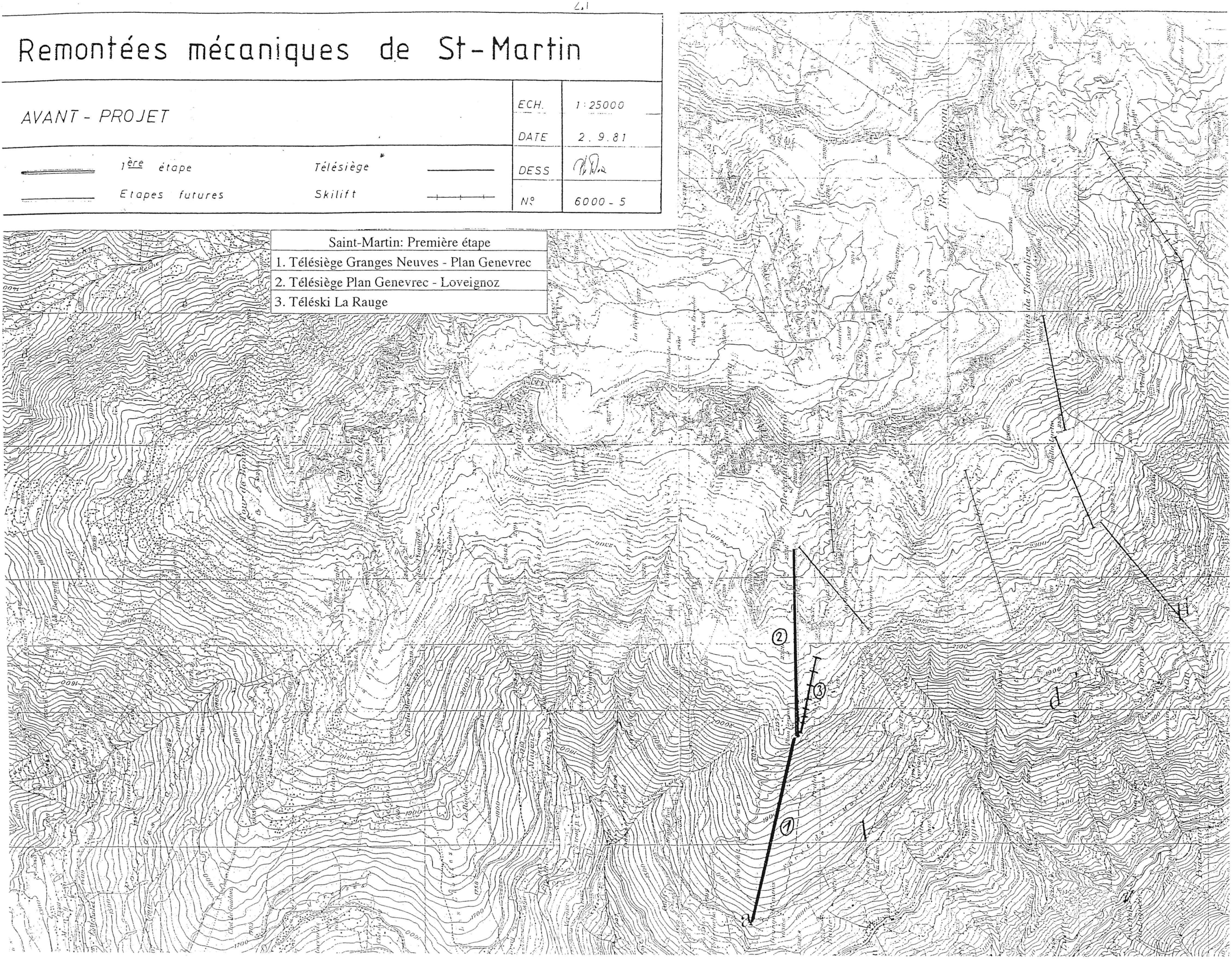
Remontées mécaniques de St-Martin

AVANT - PROJET



ECH.	1 : 25000
DATE	2 . 9 . 81
DESS	<i>[Signature]</i>
Nº	6000 - 5

- Saint-Martin: Première étape
- 1. Télésiège Granges Neuves - Plan Genevrec
 - 2. Télésiège Plan Genevrec - Loveignoz
 - 3. Télésiège La Rauge



Remontées mécaniques de St-Martin

- 1^{ère} étape ① ② ③
 — Etapes futures
 — Installations télé Mont Noble Nax : ④ ⑤ ⑥
 — Projet installations liaison Mont Noble - Lovegnoz
 - - - Possibilité installations liaison Grimentz

Télésiège

Skilift

ECH. 1 : 25 000

DATE 24 . 8 84

DESS. Lus.

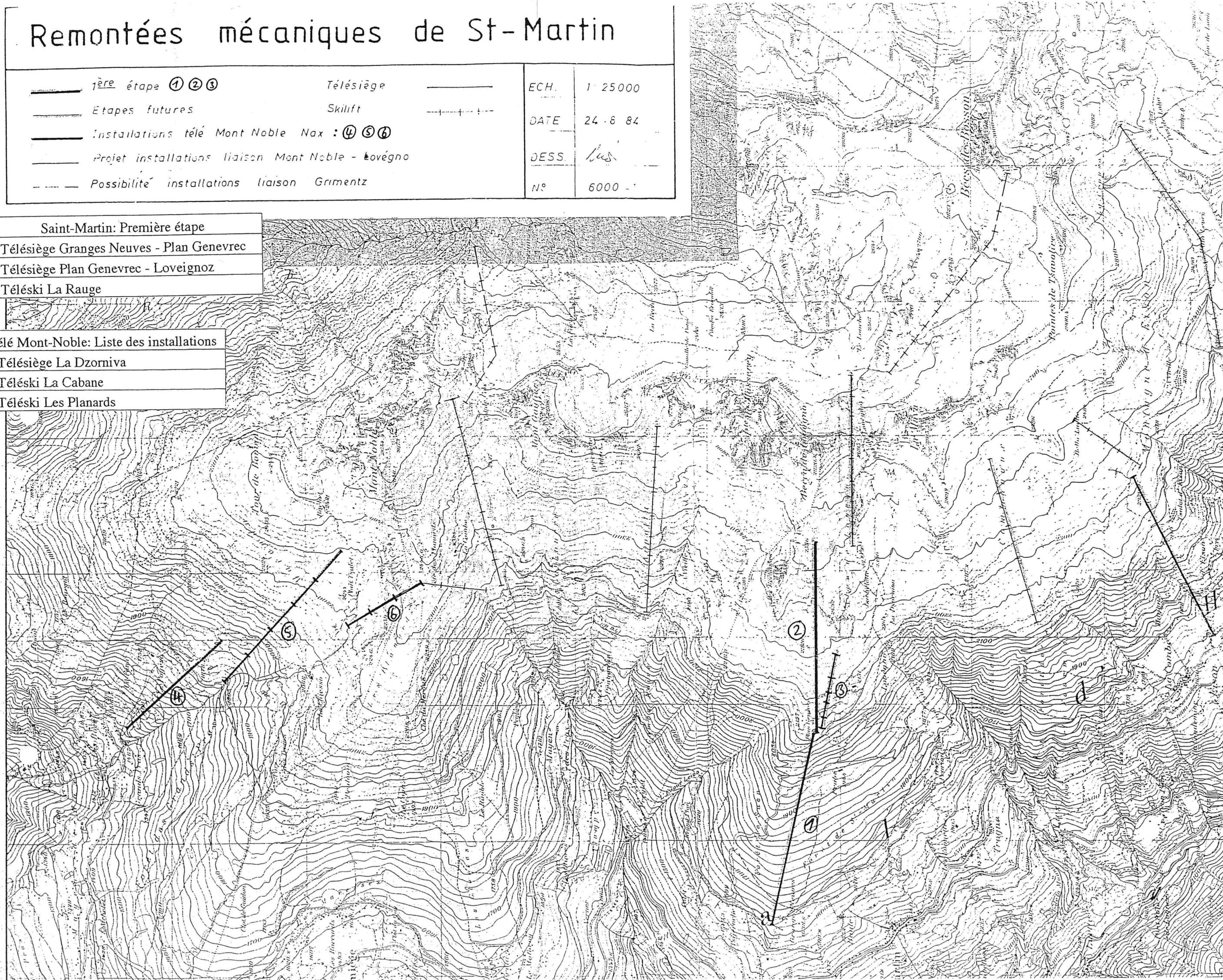
N° 6000 -

Saint-Martin: Première étape

1. Télésiège Granges Neuves - Plan Genevrec
2. Télésiège Plan Genevrec - Lovegnoz
3. Télési La Rauge

Télé Mont-Noble: Liste des installations

4. Télésiège La Dzorniva
5. Télési La Cabane
6. Télési Les Planards



Liste des abréviations

ACEV: Archives de la Commune d'Evolène.

ACIRM: Archives du Comité d'Initiative pour les Remontées Mécaniques.

ATEV: Archives de Télé Evolène.

ATMN: Archives de Télé Mont-Noble.

BCV: Banque Cantonale du Valais.

CADE-RD: Comité d'Action de Défense de l'Environnement Rhône et Dranses.

CAS: Club Alpin Suisse.

CIRM: Comité d'Initiative pour les Remontées Mécaniques.

EOS: Energie de l'Ouest Suisse.

LIM: Loi sur l'Investissement en région de Montagne.

LSPN: Ligue Suisse de Protection de la Nature.

LVPN: Ligue Valaisanne de Protection de la Nature.

OFF: Office Fédéral des Forêts.

OFJ: Office Fédéral de la Justice.

OFT: Office Fédéral des Transports.

PV: Procès-verbal.

SARME: Société Anonyme des Remontées Mécaniques d'Evolène.

SD: Société de Développement.

TEV: Télé Evolène.

TF: Tribunal Fédéral.

TMN: Télé Mont-Noble.

TSHT: Télécabine Sion Hérémece Thyon.

WWF: World Wildlife Fund.

Bibliographie

I. Sources

-ACIRM: Archives du Comité d'Initiative des Remontées Mécaniques de Saint-Martin, déposées aux Archives de la commune de Saint-Martin.

Ces archives n'étaient pas classées. Nous avons dû trier la correspondance, les PV des différentes réunions et assemblées, ainsi que les rapports des présidents de commissions. Les sources étaient conservées de façon chronologique.

-ACSM: Archives de la commune de Saint-Martin.

La commune de Saint-Martin nous a mis à disposition tous les documents se rapportant au tourisme hivernal, de même que ceux concernant la politique de développement durable.

-ATMN: Archives de la société de remontées mécaniques Télé Mont-Noble à Nax

La société de remontées mécaniques TMN nous a laissé accéder librement à ses archives. Ces dernières étaient constituées de plusieurs dizaines de classeurs fédéraux que nous avons patiemment dépouillés. Bien classées et très complètes, ces sources nous ont permis d'analyser avec précision l'évolution de la station. Nous avons consulté principalement les classeurs de correspondances, les PV des assemblées générales, les réunions du Conseil d'administration et du Comité de direction, de même que les nombreux rapports d'études techniques et d'impacts environnementaux.

-ACN: Archives de la commune de Nax.

La commune de Nax nous a fourni les actes concernant les terrains pour les pistes, les parkings, les routes et les installations de TMN. Les archives communales consultées se recoupaient avec celles de TMN.

-ATEV: Archives de la société de remontées mécaniques Télé Evolène.

Nous avons pu consulter les archives de la société depuis sa fondation. De nombreuses lacunes, principalement pour la période 1981-1991, ont été constatées. Peu ou pas de correspondances certaines années, des rapports de gestion manquants n'ont pas facilité notre travail d'historien. Néanmoins, grâce aux informations recueillies oralement, aux archives plus complètes depuis 1991 et à des rapports faisant état de la situation des années 1980, nous avons pu mener à bien notre réflexion.

-ACEV: Archives de la commune d'Evolène.

Nous y avons consulté les PV des réunions du Conseil communal du 21 avril 1957 au 24 juillet 1986. Les protocoles concernant les questions touristiques étaient répertoriés au début de chaque dossier.

Archives privées

-Archives de M. Bernard Launaz, président du Conseil d'administration de TMN de 1978 à 2003.

Principalement des classeurs de correspondances pour les années 1990, de même que les derniers rapports de gestion et PV des réunions du Conseil d'administration et du Comité de direction qui n'étaient pas déposés aux archives de la société.

-Archives de M. Vincent Anzévui, pour les remontées mécaniques d'Arolla.

Nous avons pu consulter quelques documents, notamment des articles de journaux et des projets d'installations.

-Archives de M. Guillaume Favre, pour Télé Evolène.

Les archives privées de M. Guillaume Favre ont été indispensables pour clarifier les premières années d'exploitation de Télé Evolène. Elles contenaient notamment de nombreuses informations techniques, diverses correspondances, les actes concernant les terrains et le dossier complet au sujet du recours écologiste du Mont-Rouge.

Sources orales

Anzévui Vincent: Président du Conseil d'administration des remontées mécaniques d'Arolla depuis 1976, entretien en janvier 2003.

Beytrison Maurice: Président de la Commission technique du CIRM, de 1980 à 1985, entretien téléphonique en février 2003.

Favre Guillaume: Secrétaire puis président du Conseil d'administration de Télé Evolène de 1991 à 1998, entretien en décembre 2002.

Launaz Bernard: Président du Conseil d'administration de TMN depuis sa fondation, entretien en novembre 2002.

Métraiiller Damien: Président du Conseil d'administration de Télé Evolène depuis 1998, entretien en décembre 2002.

Moix Placide: Président de la commune de Saint-Martin de 1973 à 1988, entretien en mars 2003.

Morand Gérard: Président de la commune de Saint-Martin dès 1996, entretien en avril 2003.

Pralong Pierre-Henri: Président de la commune d'Evolène dès 1992, entretien en novembre 2002.

Sources imprimées

Ayant consulté la majorité de ces journaux, revues et périodiques sur microfilm, nous n'avons pas toujours pu fournir les références complètes des articles. Les informations données au lecteur ont été à chaque fois les plus précises possibles.

Le Nouvelliste, sélection d'articles de 1960 à 2000.

La Feuille d'Avis du Valais, sélection d'articles de 1960 à 1968.

Le Confédéré, sélection d'articles de 1960 à 2000.

Le Journal de Sierre, sélection d'articles de 1960 à 2000.

Valais Demain, sélection d'articles de 1960 à 2000.

Treize étoiles, sélection d'articles de 1930 à 2000.

Les Annales valaisannes, depuis 1900.

La Tribune de Lausanne, quelques articles répertoriés à la Médiathèque de Sion.

Flash: revue du SC Mont-Noble, de 1970 à 2000.

Trait d'Union: journal régional, val d'Hérens, de 1992 à 1994.

La Gazette d'Hérens, de 1995 à 2003.

Les Alpes: Revue du Club Alpin Suisse, quelques articles répertoriés à la Médiathèque de Sion.

Panda Nouvelles, quelques articles répertoriés à la Médiathèque de Sion.

Les rapports du bureau d'études Balmer et Crettaz à Sierre, sur les extensions possibles du domaine skiable de TMN.

Les rapports de gestion de TMN, Nax, de 1979 à 2002.

Quelques rapports de gestion de Télé Evolène.

Sources photographiques et cartographiques

Carte 1:25'000 "Sion", n°1306, 1986.

Carte 1:25'000 "Vissoie", n°1307, 2001.

Carte 1:25'000 "Rosablanche", n°1326, 1988.

Carte 1:25'000 "Evolène", n°1327, 1995.

Carte 1:25'000 "Chanrion", n°1346, 1995.

Carte 1:25'000 "Matterhorn", n°1347, 1995.

Carte routière suisse Hallwag International 2003.

Sites Internet

Nous avons consulté ces sites Internet à plusieurs reprises au cours de notre réflexion. Nous vous livrons ici la dernière date de consultation.

www.alpenallianz.ch, dernière consultation en juin 2003.

www.evolene-region.ch, dernière consultation en avril 2003.

www.saint-martin.ch, dernière consultation en juillet 2003.

www.naxmontnoble.ch, dernière consultation en mars 2003.

II. Etudes

ANTONIETTI Thomas; MORAND Marie-Claude (dir): *Mutations touristiques et contemporaines: Le Valais 1950-1990*. Sion, Editions des musées cantonaux, 1993, 175 p.

BETRISEY Géo: *La parahôtellerie en Valais, chance ou calamité?* Saint-Léonard, Bétrisey & Seewer, 1976, 75 p.

BETRISEY Géo: *Rapport touristique de la commune d'Evolène*. Saint-Léonard, Bétrisey & Seewer, août 1977, 39 p.

BETRISEY Géo: *Etude de l'équipement du domaine skiable de la région du Pic d'Artsinol*. Saint-Léonard, Bétrisey & Seewer, mars 1979, 73 p.

BETRISEY Géo: *Conception de développement économique de la région de Sion*. Saint-Léonard, Bétrisey & Seewer, 1979, 503 p.

BETRISEY Géo: *Etude de l'équipement du domaine skiable de Saint-Martin*. Rapport intermédiaire et rapport final, avril et mai 1981, 20 p.

BINER Jean-Marc: *Guide pédestre et culturel du Val d'Hérens*. Sion, Hérens-Vacances: Association de tourisme pédestre, 1993, 63 p. + une carte 1: 25'000.

BERTHOUD Gérald : *Changements économiques et sociaux de la montagne : Vernamiège en Valais*. Berne, Editions Francke, 1967, 237 p.

- BEZENCON-SIERRO Anne-Lise : *La vie des femmes dans le val d'Hérens (Valais) et leurs rôles au sein de leur communauté villageoise (1900-1950)*. Mémoire de licence. Genève, sciences de l'éducation, 1998, 83 p.
- BORNET Bernard: *Tourisme et environnement*. Aix-en-Provence, Centre d'études du tourisme, 1974, 103 p.
- BORNET Bernard: *Les rapports entre le tourisme et l'emploi sur l'exemple valaisan*. Sion, A. & E. Schmid, 1975, 218 p.
- BOURDIN Alexandre : *Hérémente : son passé et notes sur le Val d'Hérens*. Sion, Editions du château, 1973, 233 p.
- Communauté d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire (C.E.A.T.): *Rive droite de la Borgne. Réussir ensemble: un défi à relever!* Rapport final. Mars 1988, 162 p.
- COSINSCHI Micheline: *Le Valais. Cartoscopie d'un espace régional*. Lausanne, Payot, 1994, 268 p.
- DARBELLAY Charly : *Caractéristiques socio-économiques des communes rurales et montagnardes : leur spécification dans l'aménagement régional et local : une étude de 350 communes*. Thèse ETH, Zurich, 1980, 255 p.
- DAYER Camille : *Hérémente, notices d'archives et souvenirs*. Sion, Valprint, 1984, 192 p.
- DAYER Stéphane : *Le cas des stations intégrées et de Thyon 2000 : Pour une approche des problèmes du tourisme en région de montagne. Analyse et solutions*. Mémoire de diplôme. Fribourg, IGUF, 1983, 164 p.
- Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie: *Conception suisse du tourisme*. Berne, 1979, 128 p.
- DESLARZES Bertrand: *Verbier et Bagnes dans le deuxième tiers du XXème siècle: Tourisme et mutations d'une vallée alpine*. Mémoire de licence. Fribourg, Histoire contemporaine, 1995, 148 p.
- DUPÂQUIER Jacques : *Introduction à la démographie historique*. Paris, Gamma, 1974, 125 p.
- EVEQUOZ Francine : « Une forme de migration : l'abandon. » In : *Valais d'émigration*. Sion, Editions des musées cantonaux, 1991, pp. 213-225.
- EVEQUOZ Jean-Yves : *Démographie et développement touristique : Note sur la natalité et la fécondité de la population valaisanne, le cas du val d'Hérens*. Genève, EAUG, 1978, 214 p.
- GASPOZ Antoine; TAMINI Jean-Emile : *Essai d'histoire de la vallée d'Hérens*. Saint-Maurice, Imprimerie Saint-Augustin, 1935. Seconde édition : Sierre, Editions à la Carte, 1999, 208 p.

- GASPOZ Antoine : *Monographie d'Evolène*. Sion, Fiorina et Pellet, 1950, 175 p.
- GASPOZ Bernadette : *Le Val d'Hérens à la belle époque*. Genève, Editions Slatkine, 1994, 105 p.
- GUEX André: *Barrages*. Lausanne, Editions Rencontre, 1956, 196 p.
- GUICHONNET Paul : *Histoire et civilisation des Alpes*. Toulouse, Lausanne, 1980, 2 volumes, 830 p.
- HUNZIKER Walter: *Cent ans de tourisme en Suisse 1848-1948*. Berne, Imprimerie fédérative, 1947, 18 p.
- LOGEAN Elisabeth : *Du berger au mineur : La construction du barrage de la Grande Dixence (1951-1962) entre paix sociale et crise d'identité*. Sierre, Editions Monographic, 2000, 84 p.
- LOUP Jean: *Pasteurs et agriculteurs valaisans: contribution à l'étude des problèmes montagnards*. Grenoble, 1965, 679 p.
- LOYE Eric: *Apparition et développement du ski en Valais*. Université de Lausanne. Centre de formation des maîtres d'éducation physique, 1987, 60 p.
- MICHELET Cyrille : *L'économie valaisanne en trois quarts de siècle*. Sion, 1969, 280 p.
- MOIX Candide : *Cheminements : Une enfance paysanne dans le Val d'Hérens (1930-1950)*. Martigny, Editions Pillet, 1998, 319 p.
- PAPILLOUD Jean-Henri: *L'épopée des barrages. De la Dixence à Cleuson-Dixence*. Martigny. Centre valaisan de l'image et du son, 1999, 390 p.
- PERRIARD-VOLORIO Myriam: *Histoire du tourisme dans la vallée du Trient, 1860-1945*. Neuchâtel, Université de Neuchâtel, 1991, 47 p.
- PIROTTA Valérie : *Les débuts du tourisme dans la région d'Evolène ont-ils eu une influence sur la démographie de la commune ?* Mémoire de licence. Genève, Histoire économique et sociale, 1997, 66 p.
- PRAZ Max: *Le tourisme générateur de profondes mutations démographiques et socioculturelles: l'exemple de la commune de Nendaz*. Mémoire de licence. Genève, Faculté des SES, 1984, 193 p.
- RAPILLARD Fabrice: *Le développement d'une station touristique en Valais et son impact sur la communauté locale. Anzère-Ayent: 1957-1977*. Mémoire de licence. Genève, département d'histoire générale, 2001, 91 p.
- RICHARD Marie-Claire : *Le barrage de la Dixence sur la commune d'Héréence : Etude des principales retombées économiques et sociales de la construction d'un barrage sur une commune de montagne et ses habitants*. Mémoire de licence. Genève, histoire économique et sociale, 1975, 105 p.

RODUIT Patrick : *Les routes latérales du canton du Valais durant la seconde moitié du XIXème siècle*. Mémoire de licence. Fribourg, Histoire contemporaine, 1993, 343 p.

ROLLET Catherine : *Introduction à la démographie*. Paris, Nathan, 1995, 128 p.

SALAMIN Michel : *Le Valais de 1798 à 1940*. Sierre, Editions du Manoir, 1978, 328 p.

SCHULE Adrien: *Tourisme et hôtellerie*. Lausanne, P. Risold, 1968, 302 p.

Société d'histoire du Valais romand: *Histoire du Valais. Annales valaisannes 2000-2001*. Sion, 2002, tomes 3 et 4, pp. 447-910.

SOLANDIEU: *Le Val d'Hérens. Guide du touriste. Sion, Mayens de Sion, le Val d'Héremence, Evolène, Arolla*. Sion. F. Aymon, 1900, 48 p.

TERRETAZ Maurice : *La politique hydroélectrique valaisanne pendant l'ère des grands barrages (1945-1965)*. Mémoire de licence. Fribourg, Histoire contemporaine, 1994, 197 p.

VOGT Madeleine: *La Sage: 27 ans de tourisme 1961-1987*. Evolène, 1998, 36 p.

WALTER François: *Les Suisses et l'environnement: une histoire du rapport à la nature du 18ème siècle à nos jours*. Genève, Editions Zoé, 1990, 294 p.

WWF VALAIS: *Les richesses naturelles du Vallon de Réchy en vue de sa mise sous protection*. Martigny, WWF Valais, 1984, 126 p.

ZERMATTEN Maurice: *L'eau de Lumière. L'épopée de la construction d'un barrage*. Zurich, Editions Silva, 1960, 128 p.

ZERMATTEN Maurice : *Vue panoramique de l'histoire du Valais*. Sion, Fonds valaisan de la recherche, 1987, 187 p.

ZERMATTEN Maurice : *Au Val d'Hérens*. Sion, Editions VP, 1996, 116 p.

Table des matières

Préambule

Introduction 1

Choix et délimitation du sujet	1
Problématique	3
Sources	5

Première partie:

la vallée d'Hérens avant le tourisme hivernal 7

I. Les faits marquants de l'économie hérensarde..... 9

1. Une population essentiellement agricole	9
1.1. Une vie rude au rythme des saisons	10
1.2. Les activités d'appoint.....	13
1.3. Une autarcie pas si complète.....	15
2. Les débuts du tourisme à Evolène (1860-1890).....	17
2.1. Les premiers hôtels	18
2.2. Quelle clientèle ?.....	20
2.3. A la conquête des sommets	21
2.4. Le coup d'arrêt de la première guerre mondiale.....	22
3. La construction de la première Dixence (1929-1936)	24
3.1. De la concession à la réalisation concrète.....	24
3.2. Qui en profite ?.....	26
3.3. D'où viennent les ouvriers ?	28
4. La Grande Dixence (1951-1965)	30
4.1. Une épopée gigantesque.....	30
4.2. L'aspect humain	33
4.3. Quelles répercussions pour la vallée d'Hérens et ses habitants?	35
5. Synthèse	37

Deuxième partie:**le tourisme hivernal du haut val d'Hérens**40**I. Arolla: une pionnière dans la vallée**42

1. Les grandes étapes du développement	43
1.1. L'ambitieux projet de Rodolphe Tissières (1957-1958).....	44
1.2. Première réalisation: Fontanesses I (1967-1968)	45
1.3. Le téléski de Fontanesses III (1982)	47 x
1.4. Les projets actuels et futurs.....	48 x
2. Une volonté concertée des hôteliers.....	50
2.1. Mise en œuvre relativement aisée	51
2.2. Le soutien de Grande Dixence	53
2.3. Rester raisonnable pour subsister.....	54
3. Une station à part	56
3.1. Une gestion familiale	56
3.2. La tradition de la haute montagne	57 x

II. La Forclaz-La Sage: maintenir le capital naturel.....60

1. Le téléski du Tsaté en 1965: Première installation d'envergure de la commune	61
1.1. Un emplacement délicat.....	63
1.2. Le tournant de novembre 1974	64
2. Le rôle central de la Société de Développement et de Mme Vogt.....	67
3. Les oppositions au développement	69

III. Evolène : des vues expansionnistes vers Artsinol71

1. Les prémices du développement de la station.....	72
1.1. Les petits téléskis du village	73 x
1.2. Le premier projet d'expansion de 1965	74
2. Enfin la réalisation concrète.....	76
2.1. De maigres foyers d'opposition	79
2.2. La protection de Lannaz.....	81

2.3. La station d'arrivée du téléski Mont-Rouge	82
2.4. L'impossible liaison avec Thyon	84
3. Une société en perpétuelles difficultés financières	86
3.1. L'apport de la commune	88
3.2. Le poids financier et décisionnel de Télé Thyon	89
3.3. Le ras-le-bol de Télé Thyon	92
3.4. Le rôle indispensable du tourisme d'hiver dans l'économie évolénarde	94
<u>IV Synthèse</u>	95

Troisième partie:

l'essor tardif de la rive droite de la Borgne

I. Nax: un développement par petits pas

1. Les grandes étapes du développement.....	99
1.1. Les pionniers du Ski Club	100
1.2. Avant Télé Mont-Noble, Télé Moulinets (1958)	101
1.3. Un groupe de passionnés pour "relancer" le tourisme (1976).....	104
1.4. La naissance de Télé Mont-Noble.....	106
1.4.1. Les principaux acteurs.....	106
2. Des relations conflictuelles avec les milieux écologistes	109
2.1. Le déboisement des pistes	110
2.1.1. Un long combat: Face au CADE-RD	112
2.1.2. Face à la LVPN	114
2.1.3. Le rôle de la presse	116
2.1.4. L'indispensable étude sylvo-pastorale	117
2.2. Les projets de liaison avec Grimentz et Vercorin (dès 1983)	120
2.2.1. Le vallon de Réchy: territoire inviolable.....	122
2.2.2. Les variantes discutées	124
2.2.3. Des oppositions multiples	128
2.2.4. "Réussir ensemble": l'échec malgré le dialogue.....	129

3. L'indispensable soutien des communes et de leurs populations	134
3.1. Nax: un soutien indispensable.....	135
3.1.1. Tenter de freiner l'exode démographique.....	137
3.1.2. Quelques conflits pour la route d'accès	138
3.1.3. Un apport financier conséquent.....	140
3.1.4. L'appui des présidents Onésime et Jean-Marc Bitz.....	142
3.2. Mase: des relations ambiguës.....	144
3.2.1. Collaboration ou blocage ?.....	145
3.2.2. Quelle variante construire ?.....	147
3.2.3. La Combe: solution minimale (1994)	149
3.3. Vernamiège: parent pauvre du tourisme	152
3.3.1. L'espoir de la liaison des "Gouilles"	153
3.3.2. L'impact de Télé Mont-Noble pour la commune	155
3.4. Sion: l'implication décisionnelle et financière	157
4. Synthèse	159
<u>II. Saint-Martin : analyse d'un échec prévisible</u>	161
1. La gestation d'un ambitieux projet touristique: "Grand Carré"	162
2. Réactivation dans les années 1980.....	164
2.1. Le rôle central de la commune et de la SD	167
2.2. L'apport de Me Pierre de Chastonay à la tête du CIRM	169
2.3. L'engouement populaire	170 x
2.4. Un soutien financier acquis.....	172
3. Les raisons d'un échec.....	174
3.1. Un démarrage trop tardif	175
3.2. Le manque d'infrastructures touristiques	177
3.3. Le veto écologiste	179 x
3.4. La proximité géographique de Nax et d'Evolène	182
4. Vers un développement durable et harmonieux.....	186
<u>Conclusion</u>	190
<u>Annexes</u>	193
<u>Bibliographie</u>	208

CURRICULUM VITAE

Nom	MAYORAZ
Prénom	Didier
Date et lieu de naissance	12 novembre 1978, Sion
Filiation	de Michel
Domicile	1969 Saint-Martin
Originaire de	Hérémence
Etat civil	célibataire
Confession	catholique
Ecoles	de 1983 à 1985, école enfantine à Saint-Martin; de 1985 à 1991, école primaire à Saint-Martin; de 1991 à 1993, cycle d'orientation d'Hérens à Euseigne.
Etudes secondaires	de 1993 à 1998, Ecole Normale du Valais Romand à Sion; dès 1998, Université de Fribourg, Faculté des lettres.
Branche principale	Histoire contemporaine, prof. Francis Python.
Première branche secondaire	Histoire moderne, prof. Mario Turchetti; (examen écrit).
Deuxième branche secondaire	Géographie, prof. Walter Leimgruber.
Certificat	1998, Diplôme d'enseignant primaire, Ecole Normale du Valais Romand à Sion.

Je déclare sur mon honneur que j'ai accompli mon mémoire de licence seul et sans aide extérieure non autorisée.



Didier Mayoraz

Saint-Martin, septembre 2003.